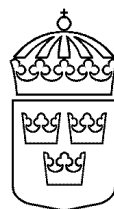


Riksdagens protokoll

2002/03:57

Torsdagen den 13 februari

Kl. 12.00 – 15.55



Protokoll
2002/03:57

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 7 februari.

2 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen

Andre vice talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2002/03:FPM35 Om undantag från sanktioner av humanitära skäl
KOM(2003)41 till justitieutskottet

2002/03:FPM36 Förslag till förordning om stadga för europeiska föreningar till lagutskottet

3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2002/03:159

Till riksdagen

Interpellation 2002/03:159 av Jörgen Johansson om ekonomin i kommuner och landsting kommer att besvaras torsdagen den 20 februari.

Anledningen till dröjsmålet är tjänsteresa.

Stockholm den 6 februari 2003

Finansdepartementet

Lars-Erik Lövdén

Interpellation 2002/03:160

Till riksdagen

Interpellation 2002/03:160 av Gunnar Andrén om översyn av det kommunala folkomröstningsinstitutet kommer att besvaras den 20 februari.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa.
Stockholm den 7 februari 2003
Finansdepartementet
Lars-Erik Lövdén

Interpellation 2002/03:175

Till riksdagen

Interpellation 2002/03:175 av Sven Brus (kd) om rättssäkerheten för asylsökande

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 7 mars.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 11 februari 2003

Utrikesdepartementet

Jan O Karlsson

Interpellation 2002/03:177

Till riksdagen

Interpellation 2002/03:177 av Nils-Erik Söderqvist (s) om alkoholreklam i tidningar

Interpellationen kommer att besvaras av folkhälso- och socialtjänstminister Morgan Johansson tisdagen den 4 mars 2003.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inplanerade engagemang.

Stockholm den 11 februari 2003

Socialdepartementet

Morgan Johansson

Enligt uppdrag

Erna Zelmin-Åberg

Expeditions- och rättschef

*Svar på
interpellationer*

4 § Svar på interpellation 2002/03:146 om trafikansvaret för Holmön

Anf. 1 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Ulla Löfgren har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att förbindelserna till Holmön snarast ska få en långsiktig och hållbar lösning.

Frågan är ställd mot bakgrund av nuvarande lösning på förbindelserna mellan fastlandet och Holmön. Umeå lokaltrafik svarar för hydrokoptertrafik vintertid och Vägverket för båttrafik övrig tid. På Holmön finns ett nittiototal fastboende, och ett drygt tiotal personer önskar dagpendla den ca 9 kilometer långa sträckan mellan Holmön och fastlandet.

BREV-utredningen föreslog i sitt slutbetänkande sommaren 2001 att Rikstrafiken ska ges i uppdrag att uppta förhandlingar med berörda kommuner, trafikhuvudmän och fastighetsägare om huvudmannaskap och kostnader för driften av de transportlösningar som inte är regelrätta väg- eller färjeförbindelser. Utredningen föreslog att statens framtida engagemang huvudsakligen skulle ske i form av statsbidrag. En mängd

remissvar har kommit till departementet, bland annat från Umeå kommun som är starkt avvisande till en sådan förhandlingslösning.

Frågan om ansvaret för förbindelserna till Holmön, både vinter- och sommartid, är ingen lätt fråga. Vore den lätt hade den redan fått den långsiktiga och hållbara lösning som efterfrågas. Som Ulla Löfgren påpekar har jag ett särskilt ansvar för glesbygds- och skärgårdsfrågor inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken. Också jag anser att det ska finnas "möjligheter till arbetspendling och rimliga förutsättningar att bedriva besöksnäring". Kollektivtrafikkommittén som nu arbetar kommer att beröra frågan om persontrafik i trafiksvaga områden. Slutbetänkandet ska lämnas sista juni i år. BREV-utredningens betänkande bereds som sagt fortfarande inom Regeringskansliet och Vägverket har getts i uppdrag att komplettera underlaget. Jag har som ambition att väga BREV-utredningens olika förslag mot varandra i ett sammanhang. Jag planerar att lämna en proposition kring dessa frågor till riksdagen nästa vår.

Anf. 2 ULLA LÖFGREN (m):
Fru talman!

Holmön gjer se grann om sömmar'n
man livles opp både gammal å' ong
man napp se nager blöm å sätt te' kammar'n
man ta se en liten vals å' man sjong.

Fru talman! Holmön är grann på sommaren, och det är grant på vintern också. Det är väl värt ett besök. Men tyvärr rekommenderar jag inte någon besökare att åka till Holmön, i varje fall inte en sådan här vinter.

Jag får tacka för svaret på min interpellation. Tyvärr ger det ingen tröst till Holmöborna, inte den här vintern och förmodligen inte heller nästa vinter. Det ger inte heller någon tröst till mig.

Vad gäller BREV-utredningen och vad som kan komma ut av den har jag heller inte mycket hopp om att det kan lösa problemen för Holmön. Om den mot förmodan skulle komma till en lösning är det i vart fall för sent. BREV-utredningen presenterades i juli 2001, i januari 2002 skulle remissvaren vara inne på Näringsdepartementet. Först nästa år tänker regeringen komma med något förslag.

Samtidigt vet vi att i dag räcker bidragen till enskilda vägar inte till att ens hålla de befintliga enskilda vägarna i stånd. Bara i Västerbotten har man varit tvungen att sänka bidragen till enskilda vägar till 15 % under förordningens nivåer.

Fru talman! Det kanske hörs att jag har personliga skäl att ta upp den här frågan. Första gången jag åkte till Holmön var en vinter. Jag åkte då på en utstakad väg som Vägverkets personal hade stakat ut, och jag åkte bil. Jag blev så förtjust i ön att jag blev kvar där och veckopendlade i ungefär 15 år.

Det är faktiskt också där jag började min politiska karriär, även om jag inte var politiker då. Jag blev det på grund av att jag stred för bättre förbindelser till Holmön. Då handlade det om en färja. Den striden vann

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

vi. Vi fick en färja. Den var inte så bra som vi hade hoppats, men det blev i varje fall en färja.

Nu är jag med och strider för en bättre vintertrafik. Den striden tänker jag också vara med och vinna, fru talman. Det vore nämligen en stor förlust om inte Holmön får fortsätta att vara en levande kulturbygd.

Fru talman! Det kan inte vara rimligt att en hel by med ungefär hundra invånare ska behöva leva med de omänskliga trafikförhållanden som Holmönborna nu får utstå. Om man bor på en ö får man räkna med att vädrets makter en och annan gång omöjliggör resande. Det har Holmönborna levat med i alla tider. Men det kan inte vara rimligt att statliga utredningar som pågår eller ligger på is eller prestigefyllda myndighetspersoner lägger hinder i vägen för goda trafiklösningar. Det är, vad jag anser, det som nu sker.

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till statsrådet. Jag har i min interpellation ganska tydligt redogjort för hur trafiken historiskt har fungerat. Från 1998, eller säsongen efter 1996–1997, vill Vägverket inte ta på sig ansvaret för att staka ut en vinterväg.

Situationen ser ut så här. Det finns en allmän väg ned till Norrfjärden varifrån såväl sommar- som vintertrafiken går över till Holmön. På Holmön finns det en allmän väg som går från färjeläget. Det finns även allmän väg som går från Vintervägsbaken, där den tidigare utstakade vägen över isen hade sin anslutningspunkt, och upp till byn.

Mellan Umeå och Norrfjärden och vidare till Vintervägsbaken sköter det kommunala bussbolaget Ultra kollektivtrafik till Holmön först med buss och sedan med hydrokopter. Hydrokoptern var före 1998 ett komplement till snövässla med kälke eller snöskoter med kälke.

Min fråga är följande. Då sträckan på isen mellan två allmänna vägar används för kollektivtrafikfordon, utgör då sträckan en isväg?

Anf. 3 GUNILLA TJERNBERG (kd):

Fru talman! Jag får tacka Ulla Löfgren som har väckt interpellationen till ansvarigt statsråd. Jag har också följt frågan om en förbindelse mellan Holmön och fastlandet under flera års tid.

Det har att göra med att jag har ett personligt engagemang; jag bor i närheten av Holmön och jag har följt frågan mycket nära. Jag har också en stark princip, och en bekännelse som jag uppfattade att också statsrådet gjorde, nämligen att hela Sverige ska leva. Jag har själv hört statsrådet säga det, och jag utgår ifrån att det är statsrådets absoluta ambition att leva efter detta. Det måste vara utgångspunkten i diskussionen.

Vad är då Holmön? Interpellanten beskriver Holmöns historia väldigt väl, så den tänker inte jag upprepa. Men, fru talman, Holmön består också av ett antal människor som av olika skäl har valt att bosätta sig på ön sedan lång tid tillbaka. Det finns alltså en lång kulturhistoria på Holmön. Förutom att Holmön med omgivande öar i dag är Sveriges största naturskyddsområde i marin miljö är ön belägen ute på öppet hav. Det innebär att 60 % av Holmöns areal är naturklassad, det vill säga att här har Sverige varit med och visat ett intresse för Holmön.

På Holmön bor ett antal människor. Det finns förskola, skola, äldreboende och affär men också ett fantastiskt båtmuseum där inte minst Umeå och Västerbottens museum med en del nationella pengar också har

visat ett ansvar. Men det drivs framför allt av ideella människor som engagerar sig för Holmöns och bygdens historia.

Det finns alltså, fru talman, ett antal delar som gör att det är så viktigt att problemet med förbindelsen mellan Holmön och fastlandet får en lösning.

Jag har diskuterat frågan med kommunalrådet i Umeå kommun, eftersom jag sitter i Umeå kommunfullmäktige, ett antal gånger. Jag har också haft kontakt med länsstyrelsen. Holmön har även en viktig utvecklingsgrupp i det här arbetet. Jag har varit på Holmön tillsammans med Glesbygdswerkets generaldirektör. Alla ställer vi samma fråga. Problemet med Holmöns förbindelse med fastlandet måste få en långsiktig och hållbar lösning.

Jag ser fram emot att i dag åtminstone komma ett steg närmare frågan. Jag måste tillstå, fru talman, att jag tillhör den ganska tålmodiga sorten; jag vet att det tar tid att få sådana här frågor lösta. Det är många delar som ska finnas i en lösning. Men denna fråga är inte ny! Jag har väckt motioner sedan 1998 och jag har fört diskussioner med tidigare ansvariga statsråd i frågan. Jag har fått nästintill samma svar varje gång. Nu börjar tiden vara liden, och jag tycker att vi måste få ett besked i dag som är något mer tydligt än att hänvisa till en kommande proposition och vad den ska innehålla. Jag återkommer i mitt nästa inlägg med en mer tydlig frågeställning.

Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Både Ulla Löfgren och Gunilla Tjernberg beskriver detta på ett bra sätt – de kan historien om ön. Ulla Löfgren har också gjort en bra beskrivning i sin interpellation till mig. Jag har varit på Holmön – visserligen sommartid – och jag vet att det är en fantastisk ö. Men alla öar och alla platser i vårt land har ju sin historia och kräver ibland också sina speciella lösningar för att kunna utvecklas. Jag tror därför att vi måste sträva efter att hitta samförstånds lösningar parterna emellan – från ö till ö eller från plats till plats.

I dag svarar Vägverket för 37 allmänna färjelinjer runtom i vårt land, inklusive Holmön. Holmöbåten är den båt som kanske har minst trafik i fordon räknat, men det är ändå en viktig led eftersom det är den längsta i distans räknat.

Jag är medveten om att förbindelsen till fastlandet självfallet avgör möjligheterna för de boende på plats. Men jag tror också att både Ulla Löfgren och Gunilla Tjernberg inser att de fyra månader som jag nu har svarat för de här frågorna inte är någonting i perspektivet att det var 1951 som problemen började. Det var då förbindelsen till fastlandet inte längre betraktades som allmänt underhåll. Från 1951 och fram till i dag har vi på olika sätt försökt hitta vägar att lösa problemet med kommunikationerna.

Nu har Vägverket muntligen och skriftligen lovat att verket svarar för trafiken sommartid till dess att vi kan bereda de förslag som nu finns framför allt från BREV-utredningen, men också från den kollektivtrafik-kommitté som ska ha ett särskilt glesbygdsperspektiv. Jag kan tyvärr inte rycka ut en del av det som BREV-utredningen föreslagit, utan jag måste se det i sitt sammanhang. Ibland handlar det nämligen om svåra gränsdragningsfrågor mellan vem som är ansvarig för färjor och vem som är

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

ansvarig för båtar. Jag måste ta ett helhetsansvar för alla våra kommunikationer.

Jag har ingen ambition att dra ut på frågan längre än nödvändigt. Jag förstår att man är otålig. Men jag vill också säga att detta inte är någon ny fråga. Den har levt under lång tid. Jag är ändå optimistisk. Jag tror att om vi kan bli överens om att förhandlingslösningar för varje plats, där alla parter som berörs får vara med och diskutera vad som är möjligt och vad som är lämpligt på just den platsen och till en viss ö, är den framkomliga vägen. Öarna runt om i Sveriges skärgårdar ser ju inte alls likadana ut. Man har olika behov.

Jag avser alltså att bereda BREV-utredningens förslag och att dessutom väga in de synpunkter som jag kan få från Kollektivtrafikkommittén. Tillsammans med de aktörer som berörs kan vi då komma fram till en lösning i propositionen nästa vår.

Anf. 5 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Det låter ju bra, men det är mer bråttom än så.

Sedan jag skrev min långa och innehållsrika interpellation har ytterligare några kapitel lagts till Holmöns trafikhistoria. Den 1 februari gav en av företagarna på ön, Holmö Havsbad, upp och lämnar nu Holmön för att satsa på annan ort. Som starkt bidragande orsak anges de dåliga kommunikationerna, som anses omöjliggöra en vidare utveckling av besöksnäringen.

Fru talman! Fram till och med säsongen 1996/97 och sedan så lång tid som i alla fall jag minns och som de som nu bor på Holmön och som jag har pratat med också minns – fast det finns förmodligen en del gamlingar som kanske minns lite längre – så har Vägverket med sin färjepersonal, bosatt och stationerad på Holmön, skött utprickningen av en vinterväg över västra Kvarken. Den går mellan Vintervägsboken på Holmön och fastlandet. Det bekräftas i en skrivelse från vägförvaltningen i Västerbottens län från den 7 augusti 1984 att detta har omfattats av Vägverkets åtagande. Man skriver:

I begreppet Holmöförbindelsen innefattar vi båtleden Holmön–Norrfjärden, vinterleden över västra Kvarken samt de allmänna vägarna på Holmön och de enskilda vägarna med statsbidrag på Ångesön.

Fru talman! Tydligare kan det väl inte bli? Jag skäms om vi inte här i riksdagen i dag kan slå fast att Vägverket har klassat vinterleden över västra Kvarken ingående som en del i vägsystemet för Holmön. I och med att den också är en kollektivtrafikled så är ju detta vad som bör gälla. Är statsrådet beredd att hålla med mig om det?

Anf. 6 GUNILLA TJERNBERG (kd):

Fru talman! Statsrådet sade i sitt tidigare inlägg att det här inte är någon lätt fråga. Men vad är lätt i dag? Det är inget skäl till att frågan inte ska få en lösning. Det är väl en utmaning i sig att man kan ta tag i frågor även om de inte är lätta. Jag tycker inte att det skälet är så starkt den här gången.

Jag är väl medveten om att statsrådet är ny på just det här ansvarsområdet. Å andra sidan har vi ju haft tidigare ansvariga ministrar och diskuterat frågan med dem. Det är trots allt Socialdemokraterna som har innehaft det yttersta ansvaret för hur det ser ut i våra skärgårdar och i hela

Sverige. Jag kan förstå tanken, men jag tycker inte riktigt att den heller räcker.

Fru talman! Jag skulle vilja fråga statsrådet en sak. Det gäller detta med att vi kan bli överens parterna emellan, som statsrådet sade. Jag har upplevt att väldigt många av problemen legat just där. Jag vill verkligen skicka med den frågan. Jag kommer att hålla ögonen på just den delen. Det har varit en evig diskussion om detta fram till dags dato. Vi fick ju precis höra att den har pågått parterna emellan under flera tiotals år. Det är Vägverket, kommunen, länsstyrelsen och ytterst staten. Här måste man ha en hög ambition att bli överens och ta ett ansvar, och där har statsrådet det yttersta ansvaret.

Det står i svaret: ”Också jag anser att det ska finnas ’möjligheter till arbetspendling och rimliga förutsättningar att bedriva besöksnäring’.” Eftersom den ambitionen finns här vill jag veta på vilket sätt statsrådet avser att driva den här frågan. Vad kommer i propositionen? Finns den här frågan med i propositionen?

Anf. 7 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! I mitt svar har jag just talat om att den här frågan finns med i propositionen som jag planerar till nästa vår. Hade frågan varit enkel hade någon ansvarig kommunikationsminister före mig löst frågan, eftersom den har funnits här sedan 1951. Jag tycker att det är tid att lösa den nu. Men jag inser också, med de problem som vi i Sverige har med vår skärgård, med våra öar och med vårt behov av kommunikationer för att verkligen göra Sverige rundare, att vi måste hitta olika lösningar på de olika platserna. Det är inte samma förutsättningar i Umeå och på Holmön som det är på Sveriges västkust. Det får vi också ha respekt för.

Här menar jag att Vägverket är en viktig part. Det gäller att vara konstruktiv och hitta lösningar utan att lägga någon prestige i de lösningarna. Det gäller att se till människors bästa för att upprätthålla en service och en boendestandard som gör det möjligt att leva också i skärgården.

Nu har Vägverket tyvärr slagit fast att de inte längre kan garantera säkerheten vintertid. Jag får ha respekt för det. Jag tycker att det är oerhört viktigt att de fortsätter att ta ansvar för trafiken under sommartid. Det har de också lovat att göra fram till dess att vi kan gå vidare med propositionen.

I BREV-utredningen lades det fram en del förslag om hur man skulle kunna lösa frågan långsiktigt. Tyvärr har till exempel Umeå kommun starka synpunkter på de förslagen och har motsatt sig dem. Jag ser framför mig en tid av många diskussioner där syftet måste vara att hitta en gemensam utgångspunkt så att vi får ett slut på de problem som holmöborna har upplevt under så lång tid. Jag kan inte se någon annan möjlighet än just samförståndslösningar.

Anf. 8 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Man brukar ju säga att medan gräset växer dör kon. Det är lite grann det man får vara rädd för här. De som har valt att satsa sin framtid på Holmön och leva och bo där ger upp om det inte händer någonting snart. Om jag fortfarande hade varit veckopendlare till Holmön hade jag inte kunnat vara riksdagsledamot i dag. Det hade varit alltför osäkert.

Prot. 2002/03:57
13 februari

*Svar på
interpellationer*

Jag ska avsluta med att läsa upp ett mejl som jag fick i går från Holmön: Till veckans händelser. Det har framkommit att Ultra nu, förra veckan, redan har förbrukat Holmötrafikbudgeten för i år, och då kan det återstå uppemot tre fjärdedelar av trafiksäsongen. I måndags morse togs hydrokoptern in för akut service. Returen till Holmön var inställd och ingen ersättningstransport ordnades. Ansvarig trafikplanerare svarade under eftermiddagen till passagerare att eftermiddagsturen är inställd. Ingen ersättningstransport ordnas. Angående tisdagen svarades att vi får väl avvakta och se. Senare på kvällen ges besked att helikopter ska gå på tisdag eftermiddag. Ingenting på morgonen, detta trots att skolbarn ska till skolan. Tisdag morgon åker jag till jobbet tillsammans med Gustaf Egnell som ska på utrikes tjänsteresa med egna skotrar över isen med tre skolbarn som passagerare. På eftermiddagen är helikopterturen inställd enligt uppgift. På onsdag morgon har hydrokoptern kommit, men den går så dåligt att den knappt tar sig över till Norrfjärden. Så har veckan börjat.

Sedan avslutar han så här: När jag går ut på gården på kvällen ser jag ljusen från Umeå stad på natthimlen ovanför trädkropparna. Längre bort är det inte, men ändå så avlägset.

Jag riktigt känner den hopplöshet som finns ute på Holmön. Jag hoppas verkligen att de som har lyssnat på den här debatten, statsrådet och alla som har möjlighet att göra någonting gör sitt bästa för att lösa situationen så snart som möjligt.

Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det utgår jag också ifrån. Jag vill bara understryka att i dag tar Vägverket ett ansvar för båttrafiken sommartid. Varje år lägger Vägverket 4 miljoner kronor på båttrafiken till Holmön. Det ska jämföras med de 15 miljoner kronor som läggs på trafiken till 14 andra öar. Det är inte så att vi inte vill kännas vid den här kommunikationsvägen. Den är viktig, och vi är oerhört angelägna om att hitta en långsiktig lösning.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 2002/03:147 om överlastavgift för tunga fordon på enskilda vägar

Anf. 10 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Claes Västerteg har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidta för att i lagstiftningen likställa regler och påföljder vid överträdelser av bestämmelser om hur tunga fordon får framföras, oavsett på vilken väg överträdelsen har skett.

Bakgrunden till frågan är att bestämmelserna i lagen om överlastavgift endast gäller för allmänna vägar, gator och annan allmän plats.

Detta innebär att vägar där någon annan än stat och kommun är väghållare inte omfattas av bestämmelserna. Nuvarande lagstiftning medför alltså att överlastavgift inte kan tas ut av den som framför ett alltför tungt fordon på en enskild väg.

Överlastavgift tas ut som en kompensation för att den som lastar för mycket på sitt fordon undandrar sig fordonsskatt. Överlastavgiften syftar

alltså inte i första hand till att straffa den som kör med ett för tungt lastat fordon. Regeringen har fått en skrivelse från Riksförbundet Enskilda Vägar, REV. Förbundet har föreslagit en ändring i lagen om överlastavgift som likställer påföljderna vid överträdelserna av bestämmelser mellan allmän och enskild väg. Sådant straff, i form av böter, kan redan i dag dömas ut enligt trafikförordningen oavsett på vilken typ av väg föraren kör. I och med det är bestämmelserna beträffande allmänna och enskilda vägar likställda.

Som Claes Västerteg säkert förstår är alltså lösningen på det problem han beskriver i frågan inte så enkel att man bara kan göra lagen om överlastavgift tillämplig på enskilda vägar. Innan man tar ställning till det förslag som REV har lämnat måste en rad aspekter belysas. REV:s skrivelse har därför remitterats till Vägverket. Verket ska lämna sina synpunkter senast den 15 februari 2003.

Till skillnad från Claes Västerteg är jag ännu inte beredd att ta ställning till REV:s förslag. Jag vill först ha en grundlig belysning av alla aspekter i frågan.

Anf. 11 CLAES VÄSTERTEG (c):

Fru talman! Till att börja med vill jag tacka för svaret, även om det lämnar en del övrigt att önska ur min synvinkel. Drygt två tredjedelar av det svenska vägnätet, eller närmare bestämt hela 28 000 mil, förvaltas av enskilda väghållare. Den del av det enskilda vägnätet som erhåller statsbidrag är nästan lika stor som det allmänna. Dessa vägar har en stor betydelse. De nyttjas dagligen av 1 miljon människor, och en stor del av dem används för näringslivets transporter. Men trots det upplever jag, och många med mig, att de ofta behandlas styvmoderligt. Att det enskilda vägnätet håller en god standard och att man kan se en långsiktighet i det arbete man lägger ned är av starkt allmänt intresse.

En enskild väghållare utsätts ofta för stora tunga investeringar som följd av att ett fordon har varit för tungt och att man måste hålla standarden på vägen uppe.

Senast hösten 2002 aviserade Vägverket att bidragspengarna till de enskilda vägarna inte räcker till för att behålla bidragsnivåerna. Vi i Centerpartiet har under lång tid kämpat för de enskilda vägarnas existens. Det kan bland annat nämnas att vi i vår budgetmotion i höstas vill lägga 100 miljoner kronor mer än regeringen för drift av enskilda vägar. Det är viktigt för mig att hela vägnätet håller en god standard oavsett om det är allmänna eller enskilda vägar. Om så inte är fallet kan det få mycket negativa regionala och sociala effekter. Enligt min mening är det ur den synvinkeln som man ska se det här problemet med överlast. För det är ett problem på många håll, inte minst i samband med tjällossningen. Då är många vägar, både enskilda och allmänna, avstängda för tyngre fordon.

Därför är det svårt för mig att förstå varför inte likheten ska gälla även när det gäller de olika vägtyper vi har i Sverige. Jag delar inte statsrådets åsikt att det verkligen är så.

Det kan väl inte vara rätt att när ett fordon ertappas med överlast på allmän väg får åkaren en rejäl påföljd, men om samma fordon skulle ertappas på enskild väg blir böterna marginella.

Jag har ett exempel från södra Älvsborg.

Prot. 2002/03:57
13 februari

*Svar på
interpellationer*

Det handlar om ett fordon som vägde 14 ton med en överlast på 10 ton. Om det fordonet hade blivit ertappat på allmän väg hade det fått en avgift på upp emot 40 000 kr. Men fordonet blev ertappat på enskild väg, och då blev det böter på 600 kr. Det är en oerhörd skillnad.

Fru talman! I sitt svar påpekar statsrådet att det är en rad aspekter som måste belysas innan hon vill ta ställning. Det vore därför intressant om statsrådet kunde redogöra för vilka aspekter som måste belysas innan man tar ställning.

Anf. 12 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det Claes Västerteg säger allmänt om hur viktigt det är att vi har hög standard på våra vägar instämmer jag i. Det är därför det år som nu väntar är så oerhört viktigt, när vi ska besluta om hur vi ska fördela de 364 miljarder kronor som fanns i infrastrukturpropositionen.

Vi har naturligtvis ett stort ansvar i regeringen att fördela dem så att de skapar förutsättningar både för regional utveckling och för tillväxt.

Claes Västerteg berättade litet om hur många allmänna vägar som finns i vårt land. Jag vill understryka att en del av de allmänna vägarna, 75 000 kilometer erhåller statsbidrag trots att de är allmänna. Regeringen och staten tar ett ansvar också för allmänna vägar. Det tycker jag att vi ska fortsätta att göra.

Överlasterna är ett stort problem både på de allmänna och de enskilda vägnäten. De undersökningar som Vägverket nyligen har gjort om den tunga trafiken på det allmänna vägnätet visar en tydlig tendens att överlasten fortsätter att öka.

Det ger oss anledning att fundera över hur vi kan möta den utvecklingen. Jag tror att man ska göra det på flera olika sätt. Jag tror till exempel att det jag tidigare aviserat, nämligen att jag vill göra en översyn av bötesbeloppen totalt för alla trafikbrott, är en viktig del också för de här frågorna.

Jag tror att man också ska fundera över vad man mer kan göra för de enskilda vägar som erhåller statsbidrag och hur man kan tillämpa lagstiftningen för överlastavgift i de frågorna. Men det finns också administrativa hinder.

I dag är reglerna väldigt tydliga. Den som svarar för en väg och som har byggt och underhåller den är också den som får ta upp de avgifter och uppbörder som kan komma av vägen. Tittar man enbart på enskilda vägar utan statsbidrag är det en helt ny fråga. Den har inte beretts tillräckligt tidigare.

Med det säger jag inte att jag inte är medveten om de konsekvenser som överlasterna för med sig i form av slitage och mycket annat.

Jag är beredd att titta på vad vi från regeringens sida kan göra för att minska den trend av allt större och allt fler överlaster som vi nu ser på det allmänna vägnätet. Jag har ingen anledning att tro att det ser annorlunda ut på det enskilda vägnätet. Det finns anledning för oss att fundera över vilka åtgärder som behövs för att minska den utvecklingen.

Jag tror att en del av det handlar om att se över hela bötesbeloppen när det gäller brott mot trafiken.

Anf. 13 CLAES VÄSTERTEG (c):

Fru talman! Jag hade inte väntat mig annat än att statsrådet anser att det är av stor vikt att vägnätet håller en god standard. Det instämmer jag givetvis i.

Jag instämmer i statsrådets tal om att det är bra med en översyn av bötesbeloppen i hela trafiksituationen. Men det är synd att statsrådet gömmer sig bakom att det finns administrativa hinder.

Det här är ett problem för en mängd enskilda väghållare. Många enskilda väghållare drabbas av ökade kostnader. Jag tycker att det vore på sin plats att statsrådet visade att man ska ha likhet inför lagen, och inte gömde sig bakom talet om administrativa hinder.

Tjällossningsperioden är nu ganska nära på många håll. Vi kommer inte att kunna lösa den här frågan innan dess. Det skulle vara intressant att veta om statsrådet ser någon möjlighet att lösa frågan före nästa tjällossningsperiod. Då skulle vi spara mycket huvudbry och sömnlösa nätter för enskilda väghållare.

Anf. 14 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag är beredd att försöka hitta en lösning fram till nästa tjällossningsperiod. Men jag tror inte att lösningen är enkel. Jag är inte övertygad om att alla enskilda vägar ställer sig positiva till eventuella överlastningsavgifter.

Jag tror att nästa fråga per automatik blir vem som ska få ta del av avgifterna. Ska vi ha en lagstiftning som reglerar det betyder det att man i vissa avseenden begränsar friheten för de enskilda vägarnas ägare.

Vi ska bemöta problematiken att vi ser alltmer av överlastning på våra vägar – både de allmänna och de enskilda – och fundera över hur det kan hänga ihop med bötessatserna för trafikbrott totalt sett. Dessutom ska vi se till att de pengar som riksdagen har beslutat om för förbättringar och nya investeringar i infrastrukturen också får en effekt inte minst när det gäller tjällossningen. Tjällossning är ett oerhört stort problem i en del län där man har tjällossning flera gånger.

Det som Claes Västerteg pekar på är en viktig fråga. Men en lagstiftning som reglerar möjligheten att också ta ut avgifter på enskilda vägar kommer att uppfattas som en del i en begränsning av friheten för dem som äger vägen.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 2002/03:150 om klassning av Dalsland som skogslän

Anf. 15 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Anita Brodén har frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder och arbeta för att Dalsland klassas som skogslän och, om jag inte är det, hur jag då avser att ta ansvar för att Dalslands vägnät blir farbart även vintertid.

De vägvästängningar som görs för tung trafik under tjällossningsperioderna innebär stora problem både för skogsindustrin, för turismen och

Prot. 2002/03:57

13 februari

*Svar på
interpellationer*

självklart för de boende. Regeringen föreslog därför i infrastrukturpropositionen att 17 miljarder kronor skulle användas till åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion på vägnätet mellan 2004 och 2015. Regeringen har också initierat en satsning i närtid på infrastrukturen med 12 miljarder kronor under perioden 2002–2004, varav cirka 2,2 miljarder kronor är avsedda just för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion.

Sammantaget innebär regeringens politik en avsevärd ambitionshöjning när det gäller att förbättra vägar som stängs av under tjällossningsperioden. Dalsland, som hör till de landskap där flest vägar brukar stängas av, kommer därmed att få förbättrade förutsättningar. Jag är medveten om att det är oerhört efterlängtat.

Vägverket har regeringens uppdrag att upprätta ett förslag till nationell väghållningsplan för perioden 2004–2015. I regeringens direktiv till Vägverket står att den långsiktiga strategin när det gäller tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion ska utgå från det vägnät som bedöms vara viktigt för näringslivet i respektive region.

Vägverket ska i den geografiska fördelningen av ramen för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion beakta de brister som finns. Man ska också ta hänsyn till graden av svårighet för den tunga trafiken att under tjällossningsperioden nå sina destinationer. Det innebär att regioner med glest vägnät ska ges större tyngd i fördelningen av de pengar som finns.

Vägverkets förslag är nu ute på remiss hos kommuner, län och andra myndigheter och intressenter. Det slutliga förslaget från Vägverket ska lämnas till regeringen senast den 4 augusti i år. Fram till dess är det Vägverket som har ansvaret för att driva denna fråga.

När den politiska processen att granska och fastställa planerna vidtar i augusti blir en av regeringens uppgifter att gå igenom om Vägverkets förslag angående de 17 miljarder kronorna till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion stämmer överens med riksdagens och regeringens intentioner. I slutet av året kommer regeringen att anta den nationella planen.

Anf. 16 ANITA BRODÉN (fp):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för svaret på min fråga om Dalsland kan klassas som skogslän.

Förra veckan höll jag ett anförande om sjöfyllerilagen. Då hade jag anledning att botanisera 20 år tillbaka i tiden i gamla riksdagsprotokoll. De problem jag tar upp i dag har förmodligen pågått i 20 år, men jag nöjer mig med att gå tillbaka några år i tiden.

Det tog lång tid, nästan tre år, innan regeringen blev klar med sin vägproposition, som lades fram hösten 2000. Det finns mycket övrigt att önska i den propositionen. Björn Rosengren ansåg i en interpellationsdebatt 2001 att begreppet skogslän inte hade någon reell betydelse eftersom olika landsdelar bedöms på likadana grunder i planeringen. Bevisligen har Vägverket inte gjort den tolkningen eftersom 189 miljoner kronor omprioriterats i Region Väst just för skogslänsjustering. De pengarna har Dalsland alltså inte tillgång till.

Situationen i Dalsland är i dag lika svår som för två år sedan. 57 mil väg i Dalsland var under den senaste tjällossningen avstängda för tung trafik. I det totala vägnätet om 150 mil uppgår avstängningen till 35 %.

Inom parentes kan nämnas att i Värmland, som är ett av skogslänen, var under samma period 15 mil avstängda av en total vägsträcka om 450

mil. Plastpåsarna som dras av från vägmärkena vid varje tjällossning visar att det inte är fråga om en enstaka företeelse. Under den hittills värsta vintern förekom sju tjällossningsperioder.

Dalsland är hårt drabbat av den största andelen avstängda vägar i landet på grund av det stora antal tjällossningar som ständigt inträffar. Stora problem uppstår för företagen, inte minst för den dalsländska träindustrin. Exempelvis har Nössemarks Trä aviserat att man nu på grund av vägproblematiken tvekar inför en utvidgning. Det är den enda tyngre arbetsplatsen inom flera miles omkrets. 30 anställda i en glesbygd har en stor regionalpolitisk betydelse. Egna företagare satsar miljontals kronor och erbjuder arbetstillfällen.

Vägverket anslår nu 11 miljarder till de sju skogslänen, medan övriga 17 län får dela på ca 2 miljarder. En enkel lösning för Dalslands del vore en skogslänsklassning eftersom man då får ta del av Vägverkets tillskotts pengar.

Ulrica Messing besvarar inte denna fråga utan statsrådet hänvisar till Vägverkets ansvar att driva frågan fram till den 4 augusti i år. Vägverket beslutar däremot inte om klassning som skogslän men disponerar medel utifrån sådan klassning. Därför är det betydelsefullt att få svar på denna fråga.

Anf. 17 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Några dagar innan Anita Brodén väckte den här interpellationen ställde jag en fråga till statsrådet i samma ärende. Det kan inte skönjas några åtgärder i något av svaren.

Att som Ulrica Messing tala om att regeringen tar initiativ till satsningar såväl i närtid som för nästkommande planperiod ter sig nästan lite löjligt när man vet hur stort behovet egentligen är, bland annat av bärighetshöjande åtgärder. Det gäller i så gott som hela landet, inte minst i Dalsland.

I Vägverkets förslag till nationell plan, som nu är ute på remiss, tillgodoses inte mer än en femtedel av de dalsländska vägarnas behov av bärighetsförbättringar och tjälsäkring. Dessutom ligger merparten av resurserna i den senare delen av planperioden. Än en gång kommer Dalsland i strykclass – en region som för övrigt har större andel avstängda vägar under tjällossningen än övriga regioner i landet.

Under den hittills värsta vinter-vår-säsongen hade Dalsland sju tjällossningar, vilket Anita Brodén nyss nämnde. I Dalsland, vars vägnät omfattar 155 mil, är under en normalvinter 45 % av vägnätet avstängt för tung trafik. Detta slår givetvis mycket hårt mot den massaindustri och det flertal sågverk som ligger just i Dalsland. Dessutom försvårar de dåliga vägarna de nödvändiga pendelresorna. Behovet av sådana har blivit allt större efter ett flertal nedläggningar av fabriker med mera, inte minst i Bengtfors, som ligger längst in i det dalsländska landskapet.

Fru talman! Om Dalsland, vilket hade varit det naturliga, hade klassats som skogslän, hade anslaget uppskattningsvis blivit fördubblat. Tycker statsrådet Ulrica Messing att det är rimligt att skogslandskapet Dalsland och inte minst näringslivet i Dalsland ska gå miste om de medel som går till skogslänen bara därför att man enligt Vägverkets modell tillhör fel region?

Prot. 2002/03:57
13 februari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 18 ANNIKA QARLSSON (c):

Fru talman! Dalsland är ett litet men otroligt vackert landskap, som väcker känslor. Det är därför så många av oss deltar i interpellationsdebatten. Det finns också fler saker som väcker känslor. När SJ får problem frampå hösten är man där så förvånad över att det har blivit vinter. Också Telia kan bli förvånad över att det blir vinter, då det helt plötsligt blir blötsnö på ledningarna. Kraftbolagen kan förvånas över att det inte kommer något regn och kan därför höja priserna. Vägverket blir förvånad över att det efter varje vinter blir vår och över att det blir tjällossning i år igen.

I Dalsland är i princip varannan meter väg avstängd för tung trafik. Man skulle nästan vilja påstå att detta inte bara gäller bildligt utan också bokstavligt. På bilder av dessa vägar finner man på nästan varannan meter en stor påle i vägen. I varje fall är det nästan så i praktiken.

I den bärighetsplan som är föreslagen för Dalsland framöver fördelas ungefär ett hundratal miljoner på fem år. Man har varit tvungen att prioritera broar för att över huvud taget få någon bärighet. Det kommer i längden att innebära att de miljoner som är avsatta för Dalsland ändå inte kommer att räcka till vägarna.

I den här diskussionen, där vi pratar om skogslän eller inte skogslän, menar Vägverket att man inte utgår från den klassificeringen. Den finns med när man sätter av pengar, men Vägverket menar att man fördelar medlen efter var behoven finns. Jag skulle därför vilja börja med att fråga Ulrica Messing om du anser att det har någon betydelse för satsningen på Dalslands vägnät om Dalsland skulle klassificeras som skogslän.

Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag vill börja med Annika Qarlssons fråga. Mitt svar på den frågan är: Nej, det ska inte ha någon betydelse, därför att Vägverket ska fördela pengarna utifrån de behov som finns. Jag är oerhört mån om att man också gör det.

Vi har alla läst om de reaktioner som har kommit på de förslag som föreligger. Jag är medveten om att Vägverkets regions förslag har väckt starka känslor, men jag kommer inte att kommentera dem eftersom det är fråga om tjänstemannaförslag från Vägverket. Jag kommer däremot att kommentera de förslag som Vägverket lämnar över till mig den 4 augusti. Från och med den 4 augusti och fram till dess att regeringen fattar beslut före nyåret är det regeringen som äger den politiska processen. Då får vi väga, granska och göra en bedömning av om vi upplever att de förslag som Vägverket har lämnat in svarar mot de mål som riksdagen har slagit fast. Det är då så att behovet ska styra fördelningen av pengarna.

Sedan kan vi alla tycka att man skulle ha mera pengar. Det kan också jag tycka, men det är ändå så att den ram som vi har antagit för infrastrukturpropositionen från och med nästa år innebär en stor höjning för åtgärder i infrastrukturen. Till exempel innebär det länsanslag som finns nu för tjälsäkring jämfört med det anslag om 17 miljarder kronor som nu föreslås i propositionen nästan en fördubbling. Det visar att vi har insett att det finns ett stort behov av åtgärder för tjälsäkring och för att öka bärigheten.

Som alla de tre talarna har sagt här i debatten är det så att vägarna i Dalsland är extra utsatta på grund av det geografiska läget och mot bakgrund av att man där kan ha så många tjällossningsperioder. Det är unikt jämfört med många andra platser i landet. Det är klart att detta också måste synas i de planer som vi ska fatta beslut om.

Nu har Vägverket tillsammans med näringslivet, kommunerna och andra aktörer pekat ut ett vägnät som man kallar ”Robusta stråk i Dalsland” och som består av de vägar som man är överens om är de allra viktigaste för den tunga trafiken, alltså för näringslivet. Man har pekat ut drygt 28 mil som de allra viktigaste och mest prioriterade.

Redan i år genomför nu Vägverket större tjälsäkringsobjekt på några av de sträckorna, till exempel på väg 172, delen mellan Skällsäter och Stora Bön, och också på sträckan mellan Rännelanda och Lilla Skällsäter.

Jag hoppas att det finns en uppslutning i Dalsland kring att den prioritering man har gjort är riktig. Vi får nu vara överens om att allt eftersom beta av de åtgärder som är nödvändiga.

Det kan alltså finnas andra skäl till att Dalsland mer skulle betraktas som ett skogslän. Man kan på många sätt jämföra Dalsland med andra län som betraktas som skogslän, till exempel Värmland, som inte alls ligger långt därifrån. Men när det gäller fördelningen av pengar, utifrån de beslut som riksdagen har tagit och de direktiv som regeringen har gett, är det behovet som ska styra.

Anf. 20 ANITA BRODÉN (fp):

Fru talman! I botten finns givetvis en otillräcklig ram och en försumlighet från regeringens sida att åtgärda ett vägnät i utsatta delar av landet. Från Västra Sverige ser vi att de flesta tunga upprustningar bortprioriterats. Det gäller E 20, E 6 och nu det aktuella fallet Dalsland.

Eftersom näringslivet är så beroende av ett färbart vägsystem förhindrar det givetvis utvecklingen i en bygd. Enligt beräkningar får staten årligen in 308 miljoner i vägtrafikskatter från dalslänningarna. Det är då inte orimligt att medel återinvesteras i det dalsländska vägnätet.

Ulrica Messing bejakar kritiken i sitt svar och förstår att det är efterlängtat för Dalsland att få sitt vägnät upprustat. Ulrica Messing skriver också om förbättrade förutsättningar för Dalsland, och det är positivt.

Men mina följdfrågor blir: Hur? Och när? Där finns också en fråga om Ulrica Messing är beredd att ha en dialog med Vägverket just om tolkningar av begreppet ”skogslän”. Eftersom vi ser att det i praktiken har tolkats olika är det viktigt att man löser den problematiken.

Kan Ulrica Messing också ge besked om andra extrainsatser för att tillförsäkra Dalsland ett upprustat vägnät inför nästa vinterperiod? Eftersom det då blir ytterligare en vinter med problem man har att se fram emot så är det oerhört akut.

Anf. 21 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Det låter ju förtroendeingivande, det statsrådet säger, och jag hoppas att man efter den 4 augusti tittar noga på hur det ser ut i Dalsland.

Statsrådet nämnde näringslivet. Ja, det är viktigt för näringslivet, men vi ska inte glömma pendlingstrafiken. Jag blir uppringd nästan varje

vecka i dessa tider av människor som kör sönder sina bilar. Vägarna är alltså otroligt dåliga.

För tre veckor sedan var 45 mil vägar i Dalsland avstängda för tung trafik. Då hade inga andra vägar stängts av för tjällossning i övriga delar av Västra Götalands län, inga i Halland och inga i Värmlands län – Värmlands län som klassas som skogslän. Dalsland är alltså unikt i detta avseende.

Om vi hade klassat Dalsland som skogslän så hade vi fått uppskattningsvis ungefär dubbelt så mycket pengar. Enligt bärighetsplanen får nu Dalsland 266 miljoner, men huvuddelen är efter 2010. Det är alltså långt till dess. Det verkliga behovet under planperioden enligt Vägverket är 900 miljoner. Jag vill bara fråga: Hur tror statsrådet att Dalslands invånare ska klara åren framöver på vägar som inte är farbara?

Anf. 22 ANNIKA QARLSSON (c):

Fru talman! Dalsland *är* unikt! Det finns nog inget landskap som innehåller så mycket. Därför är det så synd att vi inte har ett bättre vägnät så att alla kan komma dit och se detta vackra landskap.

Ulrica säger att man har gjort en stor höjning, och visst: Det har man. Problemet är ju att man har gjort det från en alldeles för låg nivå. Vägnätet har under så många år varit så eftersatt att det skulle behövas enorma investeringar för att över huvud taget komma tillbaka till en nivå som vi tidigare låg på.

Enligt Vägverkets bedömningar är de pengar som satsas nu kanske en femtedel av det behov som finns. Ytterligare 1,2 miljarder skulle behövas för att täcka det akuta behovet.

Jag tror att det är därför man blir så förbannad i Dalsland. Nu har man pratat om det här så länge: Nu ska det satsas! Och när det väl kommer pengar, så visst: De är välkomna, men det skulle behövas så mycket mer för att täcka det som behöver göras, det som har varit eftersatt under lång tid.

Från Centerpartiet har vi sagt att under den närmaste tvåårsperioden ytterligare 2 ½ miljard ska gå till vägnätet – inte enbart i Dalsland, utan hela Sverige har vi tänkt oss med den summan. Därför funderar jag: Utifrån din position, Ulrica: Hur ser dina tankar ut för framtiden? Ni har ju lagt fram en vägproposition som är baktung. Kommer ni att försöka ladda in mer pengar tidigare? Det behövs.

Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tror inte att jag kan hitta något politikområde som inte skulle behöva mer pengar. Tyvärr är det nog så. Vi kan titta på sjukförsäkringarna, vi kan titta på tandvårdsförsäkringen och vi kan titta på barnomsorgen. Jag har inga ambitioner att redan i dag, innan jag har börjat fördela en krona av de 364 miljarder som riksdagen har tagit beslut om, sätta mig ned tillsammans med mina kolleger runt bordet och säga att jag tycker att jag behöver ännu mer, innan jag kan tala om till vad vi har använt de pengar som riksdagen har tagit beslut om. När vi har visat vilka resultat det här ger för regional utveckling, för människors möjlighet att bo på en plats och pendla till en annan eller för tillväxten: det är då vi har de allra bästa argumenten för att säga att vi behöver lägga på ännu mer.

Tolv år är en lång tid, och mycket kommer att hända. Jag ska göra vad jag kan för att göra satsningarna framtunga, därför att det finns naturligtvis ett uppdämt behov. Alla vet att vi har dragit ned på till exempel åtgärder för tjälsäkring och bärighet under 90-talet, då vi sanerade ekonomin. Också vägarnas anslag fick vara med och spara då. Det finns alltså stora behov.

Jag var själv i Skövde och Götene i går och tittade på E 20, också en väg med mycket tung trafik. Vi är medvetna om att när vi gör investeringar i de vägar som har tung trafik och som går genom tätbebyggda områden så gör vi också viktiga insatser för att öka trafiksäkerheten och nå vårt mål om färre döda och skadade i trafiken.

Jag kommer att lägga ned mycket tid på de förslag som Vägverket lämnar till mig i augusti, men jag vill också säga till alla som nu är oroliga att fram till det att regeringen tar beslut om en ny plan i vinter så gäller den plan som nu ligger. Runtom i vårt land förekommer varje dag en rad åtgärder: Man sätter upp vajerräcken, man arbetar med tjälsäkring, man gör nya trafiksäkra korsningar och mycket annat. Allt det där är viktigt. Det är alltså inte så att inget händer nu, och sedan kommer allt i och med den nya propositionen. Det förekommer en mängd arbeten runt om i landet redan i dag, och det kommer att ske än mer när vi fördelar de nya pengarna.

Utifrån den nivå som vi har haft på tjälsäkringen under många år är jag väldigt glad åt att vi nu gör nästan en fördubbling, därför att det är en viktig åtgärd, inte minst i de län som har stora problem med tjällossning.

Anf. 24 ANITA BRODÉN (fp):

Fru talman! Jag vill avsluta med att tacka Ulrica Messing för debatten. Jag känner att det finns en förståelse, och jag kan bara till slut vädja om att Ulrica Messing tar tag i denna akuta situation för Dalsland. Tack för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellationerna 2002/03:153 om kostnaderna för trängselavgifter och 154 om biltulls- eller trängselavgiftsstationer i Stockholmsregionen

Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Gunnar Andrén har interPELLERAT mig om frågor som rör införande av eventuella trängselavgifter i trafiken. Frågorna gäller bland annat vilka åtgärder jag avser att vidtaga för att klargöra kostnadsansvar, ansvar för skötsel och investeringar i vägar och vem som får del av eventuella intäkter. Andrén har också interPELLERAT finansminister Bosse Ringholm i frågor som bland annat rör kostnader för trängselavgifter. Finansministern och jag är överens om att det är jag som ska besvara båda interpellationerna.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet tecknade i oktober 2002 den så kallade 121-punktsöverenskommelsen. Överenskommelsen innebär att partierna är beredda att pröva möjligheten att låta de

Prot. 2002/03:57

13 februari

*Svar på
interpellationer*

kommuner eller regioner som så önskar införa trängselavgifter. Detta måste ske i en samlad bedömning av trafiksituationen i den aktuella regionen. Om någon kommun eller region ansöker om att få införa trängselavgifter så kommer regeringen att medverka till en överenskommelse mellan staten och den berörda kommunen eller regionen.

Men redan i mars 2002 uppdrog regeringen i ett tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen att utreda frågan om hur trängselavgifter i trafiken kan genomföras. De frågor Andrén ställt kommer på det sättet att grundligt genomlysas. I uppdraget till Stockholmsberedningen ingår nämligen att belysa vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att det ska vara möjligt att införa ett avgiftssystem. I utredningsdirektiven menade regeringen att *en* förutsättning för att införa avgiftssystem är att aktuella kommuner, eller regioner, själva vill införa sådana avgifter. Denna uppfattning aviserades även i regeringens proposition *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (prop. 2001/02:20), en uppfattning som riksdagen för övrigt delade.

Stockholmsberedningen ska lämna en delredovisning av uppdraget om trängselavgifter senast den 14 mars. Beredningen ska därefter slutredovisa uppdraget senast den 1 juni i år. Regeringen avser att – med Stockholmsberedningens redovisning som ett underlag – återkomma med ställningstaganden kring de frågeställningar som Andrén lyft fram i sina interpellationer.

Anf. 26 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet Messing för svaret på de två för Sverige och Sveriges huvudstad mycket viktiga interpellationer som jag har ställt, dels till chefen för Finansdepartementet, dels till statsrådet Messing. Det handlar ytterst om hur vi ska få en bättre trafikmiljö och en väl fungerande huvudstad.

Av svaret framgår att finansministern och statsrådet Messing är överens om att statsrådet, inte chefen för Finansdepartementet, ska besvara de frågor som jag ställt till det för skattefrågor ansvariga statsrådet i regeringen. I vanliga fall heter det i statsrådets svar att ärendefördelningen är sådan att ett frågesvar övergår från ett statsråd till ett annat.

I detta fall förhåller det sig helt annorlunda. Här hänvisas inte till någon ärendefördelning, utan till en personlig överenskommelse mellan statsråden. Det är utomordentligt uppseendeväckande och känns mycket besynnerligt för mig som riksdagsledamot. Jag har fram till i dag levt i den föreställningen att skattefrågor hanteras av chefen för Finansdepartementet. I riksdagen hanteras de av det skatteutskott som också jag tillhör. Nu tycks dock en helt annan ordning ha införts – personliga överenskommelser.

Låt mig i sak karakterisera det svar som statsrådet gett Sveriges riksdag på de frågor jag ställt – och då är jag mycket snäll. Den som läser svaret går från dimbildning till den totala oklarheten. Är trängselavgifter, eller ransoneringsavgifter som man också i det här läget skulle kunna kalla dem, en skatt eller en kommunal avgift? Vi får inget svar, bara den totala oklarheten. Kommer regeringen att tillmötesgå Stockholms finansborgarråds begäran att de investeringar som krävs betalas av staten – ja eller nej? Vi får inget svar, bara den totala oklarheten.

Jag har till statsrådet Messing ställt fem delfrågor, och jag vill läsa upp dem för att de ska komma med i kammarens protokoll.

1. Äger kommunen – eller kommuner – besluta om trängselavgifter?
2. Vilka befogenheter – rättigheter att endera motsätta sig eller att medverka till – kommunala trängselavgiftsstationer har Vägverket?
3. Vilka finansiella följder för såväl investeringar som underhåll på vägnätet får kommunala trängselavgiftsstationer på statligt finansierade vägar?

Därtill kommer ytterligare två frågor.

Icke heller på dessa frågor får man några svar. Oklarheten är så allvarlig att jag känner mig ganska förolämpad av bristen på svar. Det må väl vara att jag är förolämpad, men oklarheten är sådan att den också drabbar medborgarna inte bara i Sveriges huvudstad utan även i kommunerna runtomkring. De folkvalda i landsting och kommunfullmäktige är ej undantagna. Vad ska de tro om en regering som hanterar frågor som är av största vikt för denna region på det här sättet? Vad ska de av regeringen utsedda företrädarna i Stockholmsberedningen tro?

Jag tycker, trots mitt inledande tack, att det är ett sorgligt svar jag fått. Medborgarna har rätt att kräva högre precision på svar i den här typen av viktiga frågor. Frågan är alltså om det handlar om skatter eller avgifter, och vem som ska besluta om detta.

Anf. 27 MARTIN ANDREASSON (fp):

Fru talman! Kommunledningen i Stockholms stad har inlett en process för att införa trängselavgifter på infartsvägarna till Stockholms innerstad och på den enda statliga vägen mellan den södra och norra läns- halvan i Stockholms län, Essingeleden. Man planerar att införa trängselavgifterna under mandatperioden. Nu pågår en hård politisk debatt huruvida medborgarna ska få säga sin mening om saken i en folkomröstning, och om den i så fall ska äga rum före eller efter införandet av trängselavgifterna.

Detta skulle jag egentligen inte behöva nämna, men eftersom statsrådet i sitt svar låtsas okunnig om den lokalpolitiska bakgrunden till debatten om trängselavgifter tvingas jag ta upp detta så att det kommer med i protokollet. Statsrådet bemöter Gunnar Andréns frågor ungefär som om det gällde en hypotetisk fråga där en utredningsprocess är på gång för att bringa klarhet i de teoretiska ramar enligt vilka eventuella processer på området kan behandlas. Men så är det inte.

Gunnar Andréns har tagit upp ett antal frågor. Jag vill ansluta mig till hans kritik mot den totala bristen på svar från regeringens sida. Det handlar om brännande aktuella delfrågor som medborgarna i inte bara Stockholmsregionen utan hela vårt land har rätt att förvänta sig svar på.

Jag ska ta upp två principiella delfrågor, utan att för den skull förringa betydelsen av de övriga. Den första handlar om att en av våra kommuner i landet planerar att införa trängselavgifter på en statlig väg, nämligen Essingeleden. Enligt min mening är detta, ifall det genomförs, ett sensationellt steg eftersom en kommun därmed tillåts ta ut avgifter eller skatter på en statligt finansierad verksamhet. Denna har vi alla, i hela landet, betalat via skattsedeln då det statliga vägnätet är en gemen-

Prot. 2002/03:57
13 februari

*Svar på
interpellationer*

sam angelägenhet. Jag behöver väl knappast nämna den betydelse för hela landet som E 4:an i nordsydlig riktning i Stockholmsregionen har. Inte minst gäller det landets norra delar.

Därför är det mycket förvånande att statsrådet inte ger någon som helst indikation om regeringen tycker att det är rimligt att en kommun planerar, eller ens överväger, att ta ut statliga avgifter – eller kommunala avgifter på en statlig verksamhet. I det här fallet handlar det dessutom om den enda statliga vägen mellan den södra och den norra länshalvan i huvudstadsregionen.

Den andra frågan, som statsrådet också förbigår, handlar om ifall kommunen, i detta fall Stockholms stad, äger att besluta om trängselavgifter. Anser statsrådet att det räcker med en ansökan från Stockholms stad för att regeringen ska kunna starta en process där man eventuellt kan säga ja till ett införande av trängselavgifter? Dessa trängselavgifter påverkar alla invånare i Stockholmsregionen, och naturligtvis också i övriga landet. Stockholmsregionen är en arbetsmarknad och en gemensam bostadsmarknad, och det är därför mycket förvånande att statsrådet inte ger någon indikation om regeringens hållning på den punkten.

Anf. 28 KERSTIN LUNDGREN (c):

Fru talman! Jag läser med intresse statsrådets svar på Gunnar Andréns interpellationer i denna fråga. Det blir spännande att höra om regeringen sitter stilla om ingen kommun eller region ansöker om att få införa trängselavgifter. Är det verkligen så regeringen ser på frågan, att bollen helt ligger hos kommunen eller regionen så att Stockholms stads- hus med regeringens goda minne bara kan droppa frågan och konstatera att den inte är aktuell? Är detta regeringens uppfattning? Så kan man läsa svaret.

Hela hanteringen från regeringens sida från i höstas och den överenskommelse som statsrådet hänvisar till har varit oerhört olycklig när det gäller att hitta lösningar på de frågor som under många år har varit infekterade och väldigt svåra att lösa i denna region. Om regeringen inte heller står upp för sin överenskommelse och för vad som är den allmänna bilden av denna – kravet att på försök införa trängselavgifter under mandatperioden – kan man inte annat än tro att regeringen försöker smita undan frågan om kostnadsansvaret för det uppdrag som man ju egentligen har givit till Stockholms kommun.

Det är också intressant att få höra hur regeringen ser på den fråga som har lyfts upp huruvida trängselavgifter är skatt eller avgift. Det heter trängselavgift. Om det är en avgift är frågan om E 4:ans avgiftsbeläggning också intressant. Har statsrådet och regeringen för avsikt att börja avgiftsbelägga E 4:an? Det är i så fall en ny modell för statens vägfinansiering.

Anf. 29 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Gunnar Andrén är förvånad över att det är jag som svarar. Han ägnar en lång tid av sitt inlägg åt den formella princip som vi har ägnat oss åt i Regeringskansliet nu. Jag tycker att det är märkligt. Jag trodde att Gunnar Andrén var en stor värnare av den demokratiska processen. Om han är det måste han också ha respekt för att vi har tillsatt en parlamentarisk utredning.

Vi har listat samma typ av frågor till utredningen att svara på som Gunnar Andrén nu listar till mig i interpellationen. Jag tycker att det skulle vara konstigt om jag som statsråd rundade hela den parlamentariska utredningen och själv svarade på de frågor som jag har bett utredningen om svar på. Om jag satt som ledamot för ett politiskt parti eller om jag var ordförande i en parlamentarisk utredning skulle jag bli djupt upprörd. Om man själv sitter inne med alla svar behöver man inte be någon annan att hjälpa till med ett underlag. Men det har regeringen gjort.

Vi gav redan i mars förra året Stockholmsberedningen i uppdrag att titta på de svåra frågor som Gunnar Andrén har listat i interpellationen. Vem får besluta om trängselavgifter på en statlig väg? Vem blir ansvarig för skötsel och investeringar, och vem får dra nytta av sådana investeringar? Är ett avgiftssystem för att minska trängseln i trafiken att betrakta som en skatt, eller är det en avgift? Vem ska då få fördela de pengar som kommer in från systemet?

Det är inga enkla frågor. För oss i Sverige är de helt nya. Dagens lagstiftning gör det möjligt för oss att ta ut avgifter när vi bygger nya vägar, nya förbindelser. Öresundsbron är ett sådant exempel. Men dagens lagstiftning gör det inte möjligt att ta ut avgifter på gamla vägar. Vi måste lära oss mer om vad lagstiftningen säger och hur vi ska betrakta önskemål som kan komma, från kommuner eller från regioner, om att införa ett sådant system. Är det en skatt, eller är det en avgift? Vem ska svara för uppbörden av de stationer som man måste ha för att kontrollera trängseln? Alla stationer som sätts upp på våra statliga vägar måste alltid sättas på plats i ett samarbete med väghållaren, det vill säga Vägverket.

Det är många svåra frågor. Utredningen ska hjälpa oss med ett underlag. I mitt interpellationssvar var jag mycket tydlig när jag sade att förutsättningen för att införa ett system med trängselavgifter är att en kommun eller en region ansöker om att få göra det. För att ha en beredskap för det – det skulle förvåna mig om Sverige inte är berett att pröva samma väg som många andra länder – har vi nu gett utredningen i uppdrag att lista de svåra frågorna och försöka återkomma till oss med ett svar på hur man ska införa ett sådant system och hur man ska betrakta de pengar som kommer in från systemet.

Ytterligare en fråga är vad man vill uppnå med ett system kring trängselavgifter. Är det primära syftet att påverka trafikmönstren, människors körbeteende, eller är det primära syftet att minska miljöutsläppen genom att samtidigt göra satsningar på kollektivtrafiken så att vi avlastar en del av vägnätet? Kanske är det så att vi vill uppnå båda delarna. Det är också en viktig utgångspunkt när vi sedan ska ta beslut om hur man i så fall utformar ett sådant system. Vilka vägar och vilka sträckor ska det handla om?

Jag vill till Martin Andreasson säga att det förvånar mig om någon har tagit beslut om vilka vägar som skulle uppbära trängselavgifterna. Såvitt jag vet har det inte skett. Det är fortfarande en öppen fråga. Jag har nu ansvaret i regeringen att ge svar på alla de frågor som Gunnar Andrén har ställt i sina interpellationer. Som hjälp för att kunna ge svaren har vi den parlamentariska utredningen i Stockholmsberedningen.

Anf. 30 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag tackar för dessa klarlägganden. Jag får ändå lov att säga till statsrådet att tidsordningen är helt omvänd. Jag har full respekt för att regeringen i mars 2002 tillsatte en utredning, men därefter har någonting inträffat. Socialdemokraterna har ingått ett avtal med Vänsterpartiet och Miljöpartiet – 121-punktsöverenskommelsen – om att trängselavgifter ska införas.

Det är det som gör att det blir en så konstig ordning. Först tillsätter man en utredning. Sedan fattar man beslut om att avgifter ska införas innan man ens vet hur det ska gå till. Det är väl en konstig ordning?

Jag tycker att frågorna är högst berättigade. Det är högst berättigat att Stockholms invånare, alla invånare i kommunerna runtomkring, alla förtroendevalda och hela Sveriges befolkning får veta hur detta ska gå till. 121-punktsöverenskommelsen klargör ju inte om det är en skatt eller inte. Jag har full respekt för att man tillsatte utredningen, men då får man återkomma. Detta är en helt omvänd ordning. Denna process har vi inte i någon annan fråga, att man först fattar ett beslut om att göra någonting och sedan utreder hur det ska gå till.

Jag har ingen anledning att tro att regeringen har någon ond avsikt när det gäller Stockholms trafikmiljö och dess sätt att fungera – om vi nu lämnar den formella processen. Jag håller med om att det är det viktiga. Kraftfulla initiativ behövs. Nu är det hopplösa bilköer i Stockholms stad. Vi har inte haft en ordentlig utbyggnad av kollektivtrafiken under 20 år. Det framgår av mina interpellationer att det är viktigt att man börjar i rätt ända.

Vi har fått Tvärbanan under denna period. Den är en succé. Det vill jag gärna säga. Men vi behöver oändligt mycket mer spårbunden trafik för att folk ska få ordentliga valalternativ. I den region där jag råkar bo nu, i norra Storstockholm, finns det städer som har Sundsvalls storlek som inte har spårbunden trafik ordentligt in till Stockholm. Det är inte konstigt att det blir ordentliga köer norrifrån.

Man måste göra någonting. Jag tycker att det är väldigt konstigt att Vänsterpartiet och Miljöpartiet som säger sig vara vänner av miljön inte ser till att man börjar i rätt ända.

I den andra frågan vill jag gärna hjälpa till lite och tala om hur det förhåller sig i Singapore, London och Oslo med det som kallas trängselavgifter. I Singapore krävs det tillstånd för att ha bil. Det är väldigt viktigt. Man måste ha tillstånd för att ha bil. Där är trängselavgifterna en statlig skatt, och där har trafiken minskat med 31 %, visar det sig. Jag vet tyvärr inte från vilken jämförelsepunkt, men 31 % säger man vid Kungliga tekniska högskolan att det är fråga om. Här handlar det alltså om en skatt, och där har man fått denna effekt. I London, där man är på väg att införa samma system, ska avgifterna gå till kollektivtrafiken. I Oslo, slutligen, ska avgifterna gå till vägbyggen.

Jag tycker att det är väldigt viktigt att man från regeringen klargör vart pengarna ska gå. Det är ingenting som Stockholmsberedningen kan besluta över, utan detta är en vägledningsfråga – för att nu använda ordet vägledning – för Stockholmsberedningen. Regeringen måste tydliggöra vem som ska ha dessa pengar, oavsett om det blir skatter eller vanliga kommunala avgifter – om man nu kan tänka sig att kommunala avgifter skulle kunna införas i detta sammanhang.

Men som sagt: Enligt min mening ska vi inte ha sådana här avgifter förrän vi fått en ordentlig satsning på kollektivtrafiken så att många människor kan åka mer kollektivt. Det är god miljöpolitik.

Prot. 2002/03:57
13 februari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 31 MARTIN ANDREASSON (fp):

Fru talman! Sedan 121-punktsöverenskommelsen, där man talar om att Stockholms stad ska införa trängselavgifter, har staten och Stadshuset tävlat om att skjuta ansvaret för denna fråga mellan sig. Statsrådet säger i sitt svar på mitt, Gunnar Andréns och Kerstin Lundgrens tidigare inlägg att det är viktigt att vi inte låser oss utan låter utredningen ha sin gång, i det här fallet Stockholmsberedningen, och inte i förväg låser oss vid några speciella ställningstaganden. Det hade varit klädsamt om den insikten även hade drabbat regeringens förhandlare inför framförhandlingen av 121-punktsöverenskommelsen.

Jag vill ändå passa på att ta fasta på några formuleringar i statsrådets svar. Trots att statsrådet Messing menar att hon inte vill svara på några som helst frågor kring någonting som gäller trängselavgifter förrän Stockholmsberedningen har arbetat färdigt säger hon att avgiftsstationer på statliga vägar förstås måste inrättas genom det och det samarbetet och att det vore konstigt om vi i Sverige inte gick samma väg som flera andra länder. Statsrådet talar alltså själv som om det fanns en tydligt utstakad väg som man kommer att gå helt oavsett vad Stockholmsberedningen säger den 14 mars.

Ulrica Messing har inte tagit tillfället i akt att säga att Stockholms stad inte kan införa trängselavgifter på Essingeleden. Hon har inte heller tagit tillfället i akt att säga att det inte är tillräckligt att Stockholms stad ansöker om trängselavgifter i Stockholms innerstad för att regeringen ska kunna pröva frågan. Jag tycker att detta är beklagansvärt.

Anf. 32 KERSTIN LUNDGREN (c):

Fru talman! Jag uppfattar att regeringen nu lyfter bort frågan om trängselavgifter från Stockholms kommun. På annat sätt kan man inte se den signal som statsrådet ger. Det är inte längre regeringens uppfattning att trängselavgifter ska införas i Stockholm, utan den frågan ligger helt öppen framöver.

När statsrådet säger att man borde respektera beredningsprocessen delar jag fullt ut den uppfattningen. Det är ju det som gör det så tragiskt: En beredningsprocess hade dragits i gång och en önskelista upprättats – jag tror att det var 90 miljarder som de objekt uppgick till som fanns med på den samlade bedömningen från Stockholmsberedningen. När man sedan skulle titta på trängselavgiftsfrågan kommer regeringen, eller snarare de partier som bär upp regeringen, och klampar in i processen och säger att nu ska trängselavgifter införas.

Men om det nu är så, som man får tolka svaret från statsrådet, att detta inte längre är regeringens uppfattning kanske ordningen är återställd. Om nu den här frågan ligger helt öppen, om det är regeringens hållning att om bara Stockholms kommun, någon region eller någon annan skulle vilja införa detta och ansöka om det så ska ni pröva det välvilligt – ja, då finns det uppenbarligen inte längre kvar något tryck på den här regionen att införa trängselavgifter. Då kanske frågan får återgå till den process som var avsedd från början.

Anf. 33 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Att vi gör politiska överenskommelser om en idé och en vision som vi bär på som politiker och sedan bestämmer oss för att hitta gemensamma vägar för att nå i mål med den politiska idén och visionen är inget unikt. Här låtsas det som om det vore konstigt att vi har gjort en överenskommelse mellan tre partier där vi säger att införande av trängselavgifter nog kan vara ett sätt att påverka miljön och beteenden i trafiken och sedan försöker få svar på alla de frågor som följer av denna politiska ambition – hur ett sådant system ska utföras, om det är avgifter eller skatter vi pratar om, vem som ska underhålla själva konstruktionen och mycket annat.

Att vi som politiker och folkvalda har en idé om vad vi vill göra är väl grunden för att vi faktiskt är folkvalda. Vi kommer alltid att driva politiska frågor. En del av dem kommer vi inte att lyckas ända fram med, men många kommer vi att kunna genomföra. Det är också bakgrunden till 121-punktsprogrammet.

Vi har en politisk idé om att trängselavgifter kan vara ett sätt att påverka inte minst miljöutsläppen inne i de stora städerna. Vi har erfarenhet från hur andra länder har hanterat trafikfrågor och kopplat det till trängselavgifter. Det är modernt att också försöka ha en lagstiftning som gör det möjligt att pröva samma sak här i Sverige. Det är vårt ansvar.

Det är vi som svarar för ramverket i staten, och det är det jag har sagt i mitt svar på interpellationen. Men det är staden eller regionen som svarar för tillämpningen, och därför är det de som till slut måste ansöka om att få göra det här försöket. Då vill jag att ramverket och lagen ska ge dem de möjligheterna, och det är vårt ansvarsområde. Vi ska titta på vilka hinder som finns i dag för att också ta ut avgifter på gamla vägar, en avgift som inte är möjlig med dagens lagstiftning. Om då Stockholms stad eller andra kommuner i en region vill införa avgifter får de ansöka om det. Men för att kunna säga ja och för att kunna ge de formella lagarna och reglerna i ramverket måste vi ha svaret på de frågor som vi nu har skickat till Stockholmsberedningen, och de är inte enkla.

Därför kommer jag inte att svara på det som Martin Andreasson nu fortsätter att upprepa, nämligen påståendet att Stadshuset redan har bestämt sig för vilka vägar – kommunala eller statliga – som man vill ha ett avgiftssystem på. Det Martin Andreasson står här och säger stämmer nämligen inte, och jag kommenterar inte den typen av påståenden.

Jag har ett ansvar för att se till att lagen på nationell nivå inte skapar hinder för kommuner eller regioner som i dag, nästa år eller om fem år önskar sig möjligheten att pröva trängselavgifter. För att kunna lyckas med det behöver vi Stockholmsberedningens svar på de svåra frågor som finns. Bara detta med avgifter eller skatt är *en* sådan svår fråga. Men hela systemet bygger på att det finns en vilja, lokalt eller regionalt, och en tro på att man kan nå någonstans med avgiftssystemet – antingen påverka trafikmönster eller påverka miljön. Det måste vara själva utgångspunkten.

Anf. 34 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Tack för detta! Jag tycker att själva tidsordningen här är det nästan intressantaste. Varken jag, Folkpartiet eller något annat parti har haft några invändningar mot de direktiv som gavs i mars 2002. Men

problemet är att man därefter har fattat beslut – dessvärre inte, som statsrådet Messing säger, *om* man ska införa detta. Jag har i motsats till statsrådet nog läst den här överenskommelsen, och det står *att* man ska göra det. Det är en väsentlig skillnad. ”Om” och ”att” är faktiskt olika saker.

En av anledningarna till att jag ställde frågan till statsrådet Ringholm är att han är ordförande i Stockholms arbetarekommun. Nu är han inte här och kan svara, men det är intressant att höra det statsrådet Messing nu säger om att det finns en intention från regeringen. Denna går ju stick i stäv med de intentioner som Stockholms arbetarekommun hade inför valet, då man lovade att man under den här valperioden inte skulle införa det som kallas trängselavgifter. Det är förstås en besvärande omständighet att det finns dessa motsättningar mellan lokal nivå och riksnivå. Det är dock inte unikt, så jag säger ingenting om det.

Min huvudkritik kvarstår dock: Man har fattat ett politiskt beslut innan man vet vad betingelserna är. Jag tycker att det är mycket konstigt att Sveriges regering har varit med på att göra detta.

Anf. 35 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tar till mig kritiken från Gunnar Andrén, och jag ser fram emot att Gunnar Andrén kommer att interpellera mig igen när Stockholmsberedningen kommer med sitt delbetänkande. Då får vi förhoppningsvis mer underlag för dessa svåra frågor som faktiskt behöver ställas på ända.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 2002/03:139 om fastighetsskatten

Anf. 36 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Anne-Marie Pålsson har frågat mig dels om jag har för avsikt att återinföra likviditetsprincipen som bärande princip för svensk beskattning, dels om jag har för avsikt att återinföra förmågeprincipen för svensk beskattning. Anne-Marie Pålsson anser att fastighetsskatten strider mot båda dessa principer.

Skatteförmågeprincipen och likviditetsprincipen är viktiga principer att ta hänsyn till vid utformandet av skattesystemet. Dessa principer måste dock alltid beaktas tillsammans med andra viktiga principer, exempelvis neutralitetsprincipen. Med neutralitet menas här att skattesystemet i så liten utsträckning som möjligt ska styra beteendet hos individer och företag. Med andra ord ska skattesystemet inte påverka konsumtions- eller investeringsbesluten. En förutsättning för att skattesystemet ska vara neutralt med avseende på hushållens val av sparande är att avkastningen av det kapital som småhusen representerar beskattas i samma utsträckning som andra kapitalinkomster. Detta åstadkoms genom att den totala avkastningen på boende i form av nyttjandevärde och värdestegring beskattas genom en kombination av löpande beskattning och beskattning som kapitalvinst. Ett för lågt totalt skatteuttag i förhållande till andra sparformer skulle gynna denna form av sparande och resultera i en felaktig fördelning av samhällets resurser. Vidare skulle exempelvis ett

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

slopande av fastighetsskatten göra det principiellt felaktigt att medge ränteavdrag.

Ett problem i sammanhanget är att de olika, i sig goda, principerna kan vara svåra att förena, vilket innebär att de måste balanseras mot varandra. Ett väl fungerande skattesystem bör innehålla element från samtliga nämnda principer. Dagens fastighetsbeskattning, löpande beskattning av förmånsvärdet och beskattning av värdeförändringar först när fastigheten säljs uppvisar enligt min mening en god balans mellan de olika beskattningsgrunderna.

Att skatteförmågeprincipen, som innebär att individer i liknande omständigheter ska behandlas lika och att den som har högre skatteförmåga ska betala mer i skatt än den som har lägre, på något sätt skulle strida mot en löpande fastighetsbeskattning med rätt till ränteavdrag har jag svårt att se. I stället är det enligt min mening så att fastighetsskatt behövs för att säkerställa att "likar behandlas lika". Min bestämda uppfattning är att ett system där avkastning från fastighetsinvesteringar beskattas lindrigare än andra former av avkastning är ett mindre rättvist system än det gällande.

Vad sedan gäller det så kallade likviditetsproblemet har regeringen som bekant infört en begränsningsregel som innebär att fastighetsskatten efter skattereduktionen – under vissa förutsättningar – inte ska överstiga 5 % av den skattskyldiges beskattningsbara förvärvsinkomst och inkomst av kapital.

Jag är dock medveten om att fastighetsskatten tillsammans med förmögenhetsskatten i enskilda fall fortfarande kan medföra problem och det är därför som den parlamentariskt sammansatta Egendomsskattekommittén utreder om förbättringar kan göras. Kommittén lämnade nyligen ett delbetänkande med ett förslag om en dämpningsregel för fastighetsskatten som innebär att endast en tredjedel av en taxeringshöjning ska slå igenom under taxeringsåret och lika mycket under vart och ett av de två därpå följande åren. Regeringen räknar med att lägga fram en proposition i frågan under året.

Slutligen vill jag poängtera att beskattning av fastigheter i olika former har funnits sedan 1928 års kommunalskattelag trädde i kraft och även dessförinnan. Fastighetsskatten är en viktig inkomstkälla som i år väntas ge intäkter till staten på ca 24 miljarder kronor, varav 14 miljarder kronor från småhus.

Anf. 37 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Fru talman! Det var ett mycket klagörande svar från finansministern. Ingen förändring. Vi lever i den bästa av alla världar, ungefär som doktor Pangloss i Voltaires *Candide*.

Finansministern menar att det finns en bra balans mellan olika principer, en neutralitetsprincip, en förmågeprincip och en likviditetsprincip. Min första fråga är dock: Varför ska vi ha dessa principer? Vem har sagt att vi ska ha en neutralitetsprincip? Var kommer den ifrån?

Den kommer egentligen från läroböcker i nationalekonomi, och vi lär ut den till våra förstaårsstudenter. Vi använder enkla modeller, klara och mycket tydliga förenklingar för verkligheten för att illustrera ganska komplicerade samband. Vi vet att verkligheten inte är så enkel. I själva

verket är den stolta neutralitetsprincipen väldigt bra på papperet, men i verkligheten fungerar den inte.

Man kan visa på en rad avsteg från neutralitetsprincipen där skattesystemen glider både fram och tillbaka. Man har tvingats att göra detta därför att skattebaser exempelvis är flyktiga och därför att det kan finnas värderingsproblematik och kontrollproblematik som gör att man inte kan tillämpa den principen rakt av.

Dessutom är det intressant att man pratar om att neutralitetsprincipen inte ska styra människors val mellan sparande och konsumtion, den ska tillämpas i skattestrukturen. Däremot gör man klara avsteg från den principen i andra avseenden, till exempel i bostadspolitiken. Man har hyresregleringar för att hålla nere hyrorna. Man ska ha riktade subventioner till viss typ av boende för att stimulera byggande. Man skulle kunna ha precis samma neutralitetsprincip där, det vill säga att man inte ska styra produktionen av olika varor och tjänster. Men se det gör man därför att man har upptäckt att boendet är en ganska viktig sak ändå. Det tillhör faktiskt människors grundläggande behov.

Förmågeprincipen. Ja, det är väl dessvärre så att den som har skrivit svaret på interpellationen inte har riktig kläm på vad som menas med förmågeprincipen. Man blandar samman den med en likabehandlingsprincip, men det är två helt olika saker. Förmågeprincip innebär bara att den som har mer förmåga ska betala en högre skatt än den som saknar förmåga.

Kan man säga att fastighetsskatten fångar upp detta? Ja, säger finansministern, det gör den. Just genom att man inför en fastighetsskatt utjämnar man olika förmågor.

Men då hamnar vi i en mycket egendomlig diskussion, fru talman. Vad är förmåga, och vem bedömer förmågan? Uppenbarligen har man när det gäller fastighetsskatt bestämt sig för att den som äger en fastighet har en förmåga, oavsett om han har en inkomst eller ej. På samma sätt skulle man kunna säga att den som är 25 år och vacker som en dag har en förmåga att bli fotomodell. Avstår man från att vara fotomodell ska man beskattas ändå därför att man besitter förmågan att kunna tjäna stora pengar som fotomodell.

Det här att någon annan ska göra bedömningar om förmåga är i själva verket en oerhört vansklig princip.

Likviditetsprincipen handlar om att inkomster ska beskattas först när de uppstår. Det är en gammal god princip för svensk skattestruktur som man bitvis tillämpar men inte rakt av.

Jag skulle vilja säga att de sista orden i svaret kanske var de mest klagande. Där påpekar finansministern att fastighetsskatten ger staten något mer än 20 miljarder kronor om året. Det är en viktig skatt. Det är precis detta det handlar om. Statens aptit på pengar är i princip obegränsad. Därför har man infört en princip som väsentligen går ut på att: Vi tar de pengar som finns att ta, fastigheter är inte flyttbara. I en rörlig värld är det väldigt bekvämt att beskatta fasta skattebaser.

Men hur vore det, fru talman, om man införde en ny princip för svensk beskattning som handlar om legitimitet? Skattestrukturen måste vara legitim för att människor ska vilja betala skatter.

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 38 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Jag tycker att det här var en mycket bra interpellation. Den är tydlig och klar. Jag tycker också att svaret var bra. Det var klarhet i svaret i motsats till det interpellationssvar som finansministern inte hade möjlighet att lyssna till alldeles nyss som präglades av oklarhet.

Inte heller jag hävdar att fastighetsskatten är den skadligaste skatten. Men det är den mest orättvisa skatten vi har. Det är skillnad på detta.

När det talas om förmånsvärde ska vi notera att om man har ett hus på 120 eller 125 kvadratmeter har man ett förmånsvärde på ett ställe i landet och ett helt annat, högre eller lägre, på ett annat ställe. Varför är inte förmånsvärdet detsamma om man bor på 120 kvadratmeter på det ena stället som på det andra stället? Det finns ingen avkastning från ett hus under ett år då man inte säljer huset. Vilken avkastning – intäkt – hade statsrådet på sitt hus i Enskede förra året? Jag förmodar att det var en helt fiktiv avkastning. Men när statsrådet eventuellt säljer huset blir det en avkastning.

Problemet med fastighetsskatten är att den skatt som tas ut är totalt frikopplad från principen skatt efter bärkraft, eller förmågeprincipen som Anne-Marie Pålsson sade. Jag förstår att den kräver en rad undantag. Jag kan inte räkna upp alla, men vad jag kommer att tänka på är psalmen av Lina Sandell-Berg om att inte räkna alla undantagen. Jag tänker inte på hur många de är och inte alls på alla de prov på godhet från regeringens sida som boende rönt i sammanhanget.

Tyvärr har det blivit precis det motsatta, nämligen att denna skatt är starkt segregerande. Det är tyvärr många som tvingas flytta för att de inte klarar skatten. Jag var på ett möte i Furusund för några månader sedan – som nog statsrådet har hört talas om. Där finns vanligt folk som har blivit så uppskattade att de inte har råd att bo kvar i sina hus. Det är säkert riktigt som statsrådet och regeringen säger, nämligen att det inte är så många hushåll längre som är hårt drabbade, kanske 40 000. Men de är desto hårdare drabbade. Problemet är att eftersom förmånsvärdet baseras på hur mycket andra har betalt för sina hus går det inte att försvara sig mot den ökade skatten.

Jag ska dock ta vara på det positiva. Statsrådet gör denna gång ett mycket viktigt erkännande, nämligen att det finns principer i beskattningen som är svåra att förena. De fungerar inte fullt ut som statsrådet har tänkt sig.

Den regel som ska införas kan kallas för dämpningsregel. Det är en gummibandsprincip. Den får på tre års sikt fullt genomslag. Pendelrörelsen är exakt densamma. Men, okej. Det är ett steg något i rätt riktning – dock inte i principfrågan.

Allt det jag har sagt är dock ett intet jämfört med den fråga statsrådet och jag tidigare har diskuterat, nämligen att man får högre skatt till följd av högre taxeringsvärde när man vidtar miljöförbättrande åtgärder i huset. Det är en vettlös politik. Det är en sanslös skatteprincip.

Anf. 39 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Det har varit mycket om principer. Jag har också en princip om att skatter ska provas utifrån grundläggande värden. Skatter kan faktiskt vara oetiska i meningen att lagstiftningen i sig innebär att grundläggande etiska värden om mänskliga fri- och rättigheter i fråga om skat-

terättsliga principer överträds. Uppfattningen är att fastighetsskatten genom sin konstruktion kommer i konflikt med både äganderätt och den social- och skatterättsliga principen om skatt efter bärkraft. Den kan inte heller motiveras utifrån intresseprincipen. Det finns ingen som helst koppling mellan å ena sidan den skatt man tvingas betala och å andra sidan någon form av förmån eller nytta som fastighetsägaren har.

Räntebidragen är kraftigt avvecklade. I dag skulle de upplöpa till ca 3 miljarder på intäktssidan. De är avvecklade. Det blir också ganska konstigt att tala om tillgång i kapital och avkastning. Med den principen innebär det att det hus man äger skulle reparera sig själv varje år, det skulle bli en förmån och man skulle tjäna mer pengar på det. Det är det som är avkastning av kapitalplacering. Det finns ingen real inkomst förrän man säljer huset. När man realiserar det finns det en vinst. Det är för det läget man hellre skulle ta de större kostnaderna, det vill säga när man har pengar i handen, än att behöva lägga ut pengarna innan de finns eller innan man över huvud taget vet om man kan sälja huset. Vi vet att det är ganska anmärkningsvärt att det är omgivande fastigheter som ska bestämma min fastighetskostnad. Att vidta miljöförbättrande åtgärder skulle höja mina kostnader, trots att jag gör något bra för miljön.

Ända sedan reglerna infördes görs varje år förändringar. Bara det visar att någonting är fel i systemet. Man borde ta åt sig det och i stället helt enkelt avveckla fastighetsskatten och införa andra möjligheter. Till exempel när man säljer huset betalar man en större skatt. Det skulle folk mer acceptera. Det skulle vara mer rättvist mot dem som bor runtomkring i landet.

Anf. 40 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Grunden för den nuvarande fastighetsbeskattningen finns i ett riksdagsbeslut från 1992. Vi hade som bekant en borgerlig regering ledd av moderaten Carl Bildt. Finansministern var folkpartist och hette Anne Wibbe. Jag vill påminna debattörerna och interpellanten om att de principer som då slogs fast i fastighetsbeskattningen är faktiskt fortfarande gällande.

Jag vill läsa ur Carl Bildts och Anne Wibbles proposition, eftersom interpellanterna uppenbarligen inte har tagit del av denna. Där står följande: Fastighetsskatten är utformad som en objektskatt beräknad på fastighetens taxeringsvärde. Ett motiv för att ta ut fastighetsskatt har varit att denna ersätter en inkomstbeskattning av det i fastigheten nedlagda kapitalet. Fastighetsskatten för privatbostäder i form av småhus kan således ses som en skatt på en implicit avkastning på eget kapital motsvarande den tidigare schablonintäkten.

Jag tror att Carl Bildt och Anne Wibbe hade en poäng då, liksom i dag. Jag tror att det vore klädsamt om interpellanterna tog del av principen och erkände principen på samma sätt som Carl Bildt och Anne Wibbe gjorde för tio år sedan.

I hela vår beskattning finns ett antal principer som ibland kan vara konfliktfyllda och där vi tvingas göra avvägningar. Det man kan se från 1992 är att vi har gjort avvägningen att reducera den skattesats som fanns på Bildts och Wibbles tid från 1,5 % till 1,0 %. Vi har till exempel infört begränsningsregeln, som framför allt är till för pensionärer och hushåll med låga inkomster. Varför har vi gjort det? Jo, för att det stora proble-

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

met på fastighetsmarknaden under senare år har varit en våldsam prisutveckling. På ett par tre år fördubblades priserna. Vi måste anpassa fastighetsskattesatserna till ett nytt läge. Inte minst mot den bakgrunden har jag gett Egendomsskattekommittén i uppdrag att göra ytterligare övervägningar av anpassningar för att ge hushåll med lägre inkomst möjlighet att bo i sina fastigheter under rimliga villkor.

Samtidigt finns det en konflikt i varje form av beskattning. Jag tycker att det är viktigt – och som uppenbarligen de som skrev propositionen för tio år sedan tyckte var viktigt – att det finns en neutralitet i kapitalbeskattningen. Vi kan inte bortse från den och lägga hela beskattningen vid det tillfälle man säljer fastigheten. Jag tror inte heller att någon av debattörerna skulle vilja ha en sådan skatt som skulle bli följd av att lägga hela skatten på försäljningstillfället. Det innebär att nuvarande reavinstskatt på 20 % skulle behöva höjas till 60–70 %. Jag undrar verkligen om Moderaterna, Folkpartiet eller Kristdemokraterna vill ha en sådan skattesats där den enskilde fastighetsägaren tvingas betala 60–70 % av det han eller hon får i vinst eller mellanskillnad när han eller hon säljer sin fastighet. Det är i den yttersta formen konsekvensen av en sådan argumentering.

Priset på en fastighet bestäms ytterst av de omgivande fastigheternas pris. Då är det inte orimligt att skatterna har en betydelse för de omgivande fastigheternas pris.

Anf. 41 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Fru talman! Fastighetsskatten infördes av den borgerliga regeringen 1992. Det gör inte principerna bättre. Även solen har sina fläckar, och även en borgerlig regering kan fatta beslut som inte alltid är helt kloka. Dessutom har vi faktiskt ingen kunskap om vilka avsteg från beskattningen man hade gjort om man hade suttit kvar vid regeringsmakten och sett varthän principen hade lett.

Låt mig kommentera något annat.

Det finns faktiskt ingen logik i fastighetsbeskattningen. Man konstaterar att när det gäller fastigheter och småhus ska marknadslägen och omgivande struktur få slå igenom fullt ut. Men den principen tillåter man inte när det gäller hyror, därför att man ska ha en hyressättning som är oerhört likartad i hela landet, oavsett om människor har förmånen att bo i Stockholms innerstad eller bor i utkanten av Malmö. Där låter vi inte marknadskrafterna slå igenom, men just när det gäller boende i småhus ska de göra det.

Ska man prata om neutralitet tycker jag att det vore bra om man hade samma typ av tänkande i bägge avseendena.

När det gäller hus har man också fäst sig väldigt mycket vid att hus är en form av investering, som ger en form av implicit kapitalavkastning. Men hus ger både konsumtion och investering – det är bägge delarna. Det är egentligen väldigt svårt att skilja de båda aspekterna åt. Ska man vara konsekvent ska man då beskatta en rad andra saker. Varför beskattas inte segelbåtar som guppar omkring för 10 miljoner, motorbåtar, husvagnar, husbilar och en rad andra kapitalvaror som är just en blandning av konsumtionsvaror och investeringsvaror? De ger ju också ägande ett nyttjandevärde som borde beskattas. Det görs inte, för där finns problem.

Man pratar om att man inför begränsningsregler. Ja, det gör man. Men å andra sidan lägger man för fastigheter med taxeringsvärden högre än 3 miljoner kronor fiktiva inkomster på 5 % av överskjutande värde, som gör att dämpningsregeln inte blir lika mycket värd för dem som kanske har glädjen att äga ett hus med högt fastighetsvärde.

När det gäller begränsningsregeln och dess bieffekter är det så att vi i Malmö har den stora glädjen att få se en rad danskar som flyttat till Sverige. De beskattas i Danmark och har inga svenska inkomster. Fastighets-skatten får inte uppgå till mer än 5 % av inkomsten. Men om man inte har några inkomster i Sverige, vad gör man då? Innebär det att utlands-boende i Malmö ska slippa fastighetsskatt?

När det gäller neutraliteten kan vi hävda att inte heller det håller. Hade vi haft neutralitet skulle vi ha tagit bort fastighetsskatten på hyres-hus. Där beskattar man ju redan hyresintäkterna. Med fastighetsskatt blir det en dubbel beskattning. Då kunde vi ta bort det.

När det gäller bostadsrätt har man en väldigt konstig och egendomlig beskattning, som inte alls är baserad på marknadsvärden utan på någon-ting helt annat. Ska vi nu vara korrekta så får vi åtminstone ha samma princip rakt av på alla typer av boenden.

Nej, fru talman, vi moderater vill sänka skatten, så därför behöver vi inte fundera på om fastighetsskatten drar in 20–25 miljarder kronor till staten. Vi vill sänka skatten, och vi vill också sänka fastighetsskatten. Det är egentligen vårt argument.

Slutligen när det gäller fastighetsskatten kanske det vore klarare och tydligare om man sade till människor: Du ska betala fastighetsskatt, men om du inte har några pengar ska du hyra ut ditt hus tre månader om året till någon annan – det är ditt sätt att göra rätt för dig om du inte kan be-tala skatten.

Anf. 42 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Som historieskrivare har Bosse Ringholm en del förtjäns-ter. Han använder alltid detta från 1992. Det är alldeles korrekt. Men Bosse Ringholm glömmer alltid att fastighetsbeskattningen i själva ver-ke gjordes om 1984 och att de som skrev det här om fastighetsskatterna då var Kjell-Olof Feldt och Olof Palme. Båda gångerna har det ju skett efter att man har genomfört ganska stora skattereformer, då man har ändrat kapitalbeskattningen. Men det är helt korrekt att Anne Wibbe och Carl Bildt stod bakom denna skatteprincip.

Men det var på det sättet, Bosse Ringholm, att på den tiden hade man också räntebidrag, som gick bland annat till fastighetsägarna, inte minst. Då hade staten ett underskott på ungefär 30 miljarder – 30 miljarder kronor! Dessa tog man bort, och vem var det som protesterade mot detta? Jo, det var Socialdemokraterna.

Nu har man vänt detta från minus 30 miljarder, så nu beskattar man i stället hela fastighetssektorn, så att det kommer in, precis som Bosse Ringholm säger, plus 24 miljarder. Detta är en fantastisk förändring! Det är inte konstigt att vi har både högre hyror och högre boendekostnader i Sverige när vi har det på det sättet.

Anf. 43 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Det finns ju en princip till som vi kristdemokrater hävdar, och det är ofullkomlighetsprincipen. Den löper över alla partitillhörigheter, vare sig man heter Bildt, Wibble eller Ringholm, eller till och med Gustafsson.

När man talar om principer kan ju principen inte vara den att man hävdar att det skulle vara så och så många miljarder i den ena eller andra riktningen och att det skulle rättfärdiga att man har en skatt som i sig är orättfärdig från början. Då får man hitta andra sätt att få intäkter eller lösa problemen.

Det gäller samma sak med kommunerna. Vi vet att kommunerna har utgifter för fastigheterna, för snöröjning och en massa annat, men de har inga intäkter från dem. De får lite statsbidrag bakvägen. Vi vill också ifrågasätta om det ska vara så. Vi tycker att det är bättre att kommunerna själva kan klara sina åtaganden och att man i så fall betalar där man bor.

Sedan finns det andra lösningar än att försöka hävda jättestora summor för att skrämma bort regeländringar av den orsaken. Det är fortfarande så att man inte ska beskattas när man inte har någon inkomst. Det är bara fiktiva och fiskala tankar bakom sådant. Jag hoppas att regeringen kan komma på bättre tankar, så att vi slipper alla dämpningsbegränsningar och andra undantagsregler.

Anf. 44 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Jag kan bara till sist konstatera att vi har olika uppfattning om fastighetsskatten. Vi socialdemokrater tycker att de 24 miljarder som fastighetsskatten ger, och som betalar hela barnbidraget, är viktiga. Jag vill inte avskaffa barnbidraget. Det kanske är det Moderaterna vill.

Anf. 45 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Fru talman! Det var det där med pengar. 24 miljarder är mycket pengar. Men då kan jag påminna om att kostnaden för sjukfrånvaro och förtidspensioner är 120 miljarder. Kunde vi nedbringa den kostnaden med 10 % skulle vi kunna klara halva fastighetsbeskattningen.

Om min röst och min sångförmåga hade tillåtit det, hade jag sjungit för kammaren, men det tänker jag inte göra. Däremot kan jag erinra finansministern om, inför nästa förstamaj, att det finns en vers i Internationalen som handlar om att under båd' stat och lagar vi digna ned. Sjöng man det i tåget tror jag att man skulle få många villaägare med sig.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.57 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

9 § Frågestund*Frågestund*

Anf. 46 TREDJE VICE TALMANNEN:

Vi har kommit fram till veckans frågestund. Vi hälsar följande statsråd välkomna: kulturminister Marita Ulvskog, statsrådet Mona Sahlin, socialminister Lars Engqvist, statsrådet Ulrica Messing och miljöminister Lena Sommestad.

Kulturminister Marita Ulvskog besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde. Frågor till övriga statsråd förutsätts beröra deras ansvarsområden inom regeringen. Jag vill också påminna om att frågor och svar ska vara korta, högst en minut.

Ordet är fritt.

Idrottskonto

Anf. 47 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Jag kan börja med att säga: Ja, vi vann! Anja Pärson vann alltså, alldeles nyss, i storslalom.

Min fråga gäller också just detta. Anja Pärson bor fortfarande kvar i Sverige. Nästa vecka kommer Kajsa Bergqvist och Christian Olsson hem och tävlar för Sverige i en stor friidrottsgala i Globen. Därav följer min fråga till idrottsministern.

Kajsa och Christian har ju flyttat till Monaco på grund av de skatte regler som vi har här i Sverige. Vi skulle kunna ändra på detta genom att införa ett idrottskonto liknande ett skogskonto eller ett upphovsmannakonto för författare. Det innebär att man skattar de år som man tar ut pengarna. Så gör man till exempel i Finland. Hur ser idrottsministern på den tanken?

Anf. 48 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Det var ett glädjande besked om Anjas framfart i pister. Vi hoppas, både i regering och i opposition, på mer av det. Det är viktigt för Sverige.

Frågan om idrottskonto eller hur vi ska kunna hjälpa de av våra idrottsmän som verkligen är elit och tjänar mycket pengar under en kort period ska Birgitta Sellén också diskutera med finansministern alldeles efter frågestunden. Som idrottsminister vet jag att en del idrottsmän flyttar utomlands bland annat på grund av finansfrågor men också på grund av vädret – sol och värme. Men jag vet också hur viktigt Sveriges välfärdssystem har varit när det gäller att många idrottsmän har kunnat komma så långt som de har gjort i sina idrotter.

Jag lämnar över frågeställningen om idrottskontot till finansministern, som får diskutera med Birgitta Sellén. Men jag ser många insatser som Sverige gör i dag när det gäller stöd till idrotten men också att vi behöver hjälpa idrottsmännen, så att de kan behålla mer av sina inkomster under

en längre period, och det råder inga delade meningar om det mellan mig och frågeställaren. Frågan är bara hur och om just ett idrottskonto, beroende på hur det utformas, verkligen är rätt metod. Där har jag nog en del frågetecken själv.

Anf. 49 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Detta gläder mig. Just i frågande stund sitter två kvinnor framme vid podiet som jag vet tänker lite grann som jag, nämligen att det finns möjligheter att ändra på det här. Den förra idrottsministern var också positiv till de här tankarna, och jag vet via tidningsintervjuer att den nuvarande är intresserad av att titta på möjligheter. Och det är detta som jag frågar efter.

Det är ju viktig PR för oss att vi kan behålla elitidrottarna här i Sverige. Vad tänker andra länder när de ser att Sverige skeppar i väg sina elitidrottare som tjänar mycket pengar. Det är väldigt dålig reklam för vårt land, tycker jag.

Många av de här elitidrottarna har försakat sin utbildning, så för dem är det en fördel att kunna ha pengar kvar på kontot och inte ha skattat bort allting. Det skulle vara intressant att höra vilka andra tankar ministern har, som inte handlar om idrottskonton. Finns det några vidareutvecklade tankar på det här området?

Anf. 50 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Jag tycker verkligen att det är viktigt att föra en diskussion om idrottsmäns och idrottskvinnors ekonomiska förutsättningar, när de tjänar mycket pengar under en kort period. Men jag blir ändå lite upprörd över Birgitta Selléns sätt att beskriva den här frågeställningen. Hon talar om att vi i Sverige skeppar i väg – kastar ut, lät det som – våra stjärnidrottare ut över världen och att det är dålig reklam för Sverige. Jag tror inte att Brasilien tycker att det är dålig reklam att Ronaldo spelar fotboll i ett annat land. Jag tror inte att Frankrike tycker att det är dålig reklam att Zidane spelar fotboll i ett annat land än Frankrike.

Det här är en frågeställning som inte bara har att göra med, och kanske inte ens mest har att göra med, hur stor skattesatsen är i de olika länderna. Det handlar också om att det finns förutsättningar att utöva idrotten i många olika länder. Jag tänker på tränare, som Sven-Göran Eriksson i England och engelska tränare i AIK, vilket vi hoppas blir bra för AIK. Det här är alltså inte bara en frågeställning om skattesatsen, men jag välkomnar ändå den diskussionen efter det att finansministern och frågeställaren har diskuterat det här i eftermiddag. Vi får se om vi kan komma längre då.

Flygtrafiken på Norrland

Anf. 51 ANNA GRÖNLUND (fp):

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till statsrådet Ulrica Mes-sing.

Det är väldigt många som för länge sedan har märkt att den upphandling som Rikstrafiken har gjort av Norrlandstrafiken inte har fungerat. Särskilt de som har försökt resa har märkt det på ett väldigt påtagligt sätt.

Men nu har även Rikstrafiken själv medgett att upphandlingen av Norrlandstrafiken var ett misslyckande. Statsrådet känner till de problem som finns, och jag tänker inte upprepa dem här, utan nu tycker jag att det är viktigt att vi blickar framåt.

I bland annat mitt hemlän, Norrbotten, är vi helt beroende av en väl fungerande flygtrafik. Därför tycker jag att det är väldigt angeläget att inte nästa upphandling också misslyckas. Därför skulle jag vilja fråga Ulrica Messing vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att säkerställa flygtrafiken på Norrland, men också vad man tänker göra för att se till att nästa upphandling går bättre än den förra.

Anf. 52 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Först vill jag, precis som Anna Grönlund, verkligen beklaga att enskilda personer och företagare har fått problem genom den upphandling som har varit. Jag är medveten om det, och det är klart att vi måste göra allt vi kan för att de problemen inte ska upprepas vid nästa upphandling.

Vi har nu regelbundna träffar med Rikstrafiken där de drar slutsatser av det förfarande som har varit och erkänner att det är ohyggligt svårt att göra den här typen av upphandlingar.

Vi kommer att träffa Rikstrafiken regelbundet. Rikstrafiken har i dag nya operatörer som är beredda att fortsätta att flyga på de sträckor som upphandlingen gäller, och det är viktigt, därför att då kan man också ge besked till alla som bor och verkar där att flygtrafiken ska fortsätta.

Sedan tror jag att det är tid att över huvud taget utvärdera den roll som Rikstrafiken har. Det är en myndighet som har verkat under några år, och vi lägger ett ohyggligt stort ansvar på Rikstrafiken när det gäller att man ska ha med ett regionalpolitiskt perspektiv. Därför ska jag också under våren arbeta med direktiv till en översyn av Rikstrafiken, så att vi kan vara säkra på att man har de starka verktyg som man behöver för att arbeta regionalpolitiskt.

Anf. 53 ANNA GRÖNLUND (fp):

Fru talman! Jag får börja med att tacka för svaret. Det låter ju väldigt bra. Jag skulle vilja ställa ytterligare en fråga med tanke på den utvärdering av Rikstrafiken som jag förstår ska ske.

Jag undrar egentligen om Rikstrafikens roll är den som den borde vara, och om statsrådet verkligen tror att Rikstrafiken är rätt instans för att sköta de här upphandlingarna. Eller skulle statsrådet kunna tänka sig att andra skulle kunna sköta den här upphandlingen?

Anf. 54 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Trots de dåliga erfarenheter som vi har från en del av upphandlingen ser jag i dag ingen annan som jag tycker skulle kunna göra upphandlingen bättre eller säkrare. Man har ju också upphandlat trafik på sträckor där det har fungerat alldeles utmärkt.

Men nu måste vi lära av de fall då upphandlingen inte har fungerat, och en del av den lärdomen tror jag handlar om just Rikstrafiken som organisation. Vad behöver man mera för att klara av den här typen av frågor än bättre i framtiden? Utgångspunkten är att en översyn av Riks-

trafiken ska beakta detta, men också en del andra uppdrag som Rikstrafiken har.

Driften av akutsjukhus

Anf. 55 ULRIK LINDGREN (kd):

Fru talman! Jag har en fråga till socialminister Engqvist.

Socialminister Lars Engqvist har i tidningen Dagens Medicin, nr 6 i år, uttalat att vissa sjukhus bör drivas och ägas av samhället medan andra som i dag drivs offentligt säkert kan drivas på entreprenad. Det tycks som om socialministern har släppt tanken på förbud mot att överlämna driften av akutsjukhus till privata företag som har vinstintresse. Det enda kvarvarande kravet, som socialministern uttrycker i intervjun, är att sjukhus som finansieras med offentliga medel inte får erbjuda vård till patienter med privata sjukförsäkringar.

Kan socialminister Engqvist i dag bekräfta att han har övergett det gamla kravet på "ej vinstintresse" vid drift av ett sjukhus på entreprenad?

Anf. 56 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Jag måste tyvärr göra Ulrik Lindgren väldigt ledsen. Jag har inte ändrat mig en millimeter. När vi presenterade den så kallade stopplagen var avsikten mycket tydlig. Vi ville förhindra att väsentliga delar av svensk sjukvård säljs ut till privata vinstintressen. Men vi sade också, och det är viktigt, att detta inte utesluter att delar av svensk sjukvård kan drivas på entreprenad.

Den gången var det ingen borgerlig politiker som uppmärksammade att vi faktiskt också sade att vi var öppna för alternativ som komplement till det offentliga. Då skrek allihop: Engqvist vill bara stoppa och förbjuda!

När jag i en intervju häromdagen sade till Dagens Medicin att min linje faktiskt inte innebär att vi säger nej till alla entreprenader, då säger de borgerliga: Nu har han bytt ståndpunkt.

Sanningen är att det är exakt samma ståndpunkt. Vi uppdrog åt en särskild utredning att dra gränsen. Vi nämnde akutsjukhus, och det är inte alldeles säkert att det är just där gränsen ska gå. Det har vi bett en utredare att utreda. Vi har också bett utredaren att tala om vilka villkor som ska gälla om man låter någon driva verksamheten på entreprenad. Om en månad får vi svaren. Det ska bli spännande att se hur det ser ut.

Anf. 57 ULRIK LINDGREN (kd):

Fru talman! Jag får tacka för klargörandet även om jag inte är speciellt nöjd. Det lät ju annars, och såg ut i texten, som om det var förvilande likt kristdemokratisk politik i Dagens Medicin, alltså att det inte är driftsformen som är intressant så länge principen om vård på lika villkor gäller utan det intressanta är resultatet. Om god vård till rimlig kostnad kan levereras så är det detta som är intressant.

En rimlig följdfråga blir nu: Blir det nya förslaget om stopplag här i riksdagen? Den lagen upphävdes ju och gäller inte från den 1 januari. Blir det nya försöket från landets regering att via en stopplag åstadkomma en begränsning för landstingen?

Anf. 58 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Vi kommer att presentera en lagstiftning som ska ange hur vi ska ha det med framtidens sjukvård. Det var just för att kunna lägga fram ett sådant förslag som vi tillsatte den utredning som presenteras om fyra veckor. Jag hoppas att det ska kunna finnas en bred enighet om detta, i alla fall en bred majoritet i Sveriges riksdag.

Den gamla stopplagen var ju till för att få en möjlighet att tänka igenom hur vi ska ha det. Nu ska vi kunna ersätta den gamla stopplagen med en ny lagstiftning som tydligt anger för alla aktörer, både offentliga och privata, vilka villkor som ska gälla.

Jag anser inte att driftsformen är det allra väsentligaste, det är viktigt. Men den är viktig. Väsentliga delar av svensk sjukvård ska också i framtiden ägas och drivas av samhället. Men viktigare än driftsformen är principen om vård på lika villkor. Om man väljer att låta någon annan driva delar av sjukvården så ska de följa den regel som finns i hälso- och sjukvårdslagen om vård på lika villkor.

Offentligt finansierad sjukvård får aldrig bli en plattform för privata försäkringar som skapar en tudelad sjukvård. Där är jag alldeles tydlig.

Kulturmiljövård

Anf. 59 EWA LARSSON (mp):

Fru talman! Min fråga går till kulturministern i hennes egenskap av kulturminister.

Kulturministern får ju själv stoltsera över årets kulturbudget eftersom samarbetspartierna låg i sega förhandlingar om regeringssamverkan. Min fråga gäller de 30 miljoner kronor som bara försvann från kulturmiljövården.

Landets länsstyrelser håller nu på att anpassa sig efter den nya verkligheten. I Stockholms län innebär det att 40 % av kulturmiljövården ska bort. Det är ett svärdshugg som håller på att genomföras.

Anser Marita Ulvskog att hennes sätt att drabba med det här kraftfulla sparbetinget gynnar en långsiktigt hållbar kulturmiljövård?

Anf. 60 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Som Miljöpartiet starkt argumenterar för är det väldigt viktigt att vi ser till att vi håller utgiftstaken. Det brukar vara punkt ett på Miljöpartiets dagordning, och där brukar våra intressen vara helt sammanfallande.

Den situation vi befann oss i i höstas, när vi under de speciella politiska förhållanden som rådde skulle få ihop en acceptabel budgetproposition, innebär att samtliga departement fick göra neddragningar på ungefär 0,7 % på ett antal anslag för att vi skulle kunna fortsätta att föra en ansvarsfull ekonomisk politik.

Vi valde då från Kulturdepartementets sida, eftersom vi inte hade några samarbetspartier att tala med vid den tidpunkten, att inte lägga nödvändiga besparingar tvärs över på befintlig verksamhet utan att göra det på anslag där pengarna ännu inte hade tagits i anspråk, alltså inte var inne i stora projekt, där det inte skulle innebära att människor blev utan jobb eller att verksamheter fick avbrytas. Av det skälet valde vi att lägga en del av den nödvändiga neddragningen på kulturmiljövården.

Prot. 2002/03:57

13 februari

Frågestund

Min ambition är att se till att så småningom återställa dessa pengar. Fortfarande handlar det ju om hundratals miljoner kronor, en bra bit över en halv miljard, som går till kulturmiljövården.

Anf. 61 EWA LARSSON (mp):

Fru talman! Jag tycker att utbud och efterfrågan har en viss relevans också inom kulturområdet. Bara i Stockholms län finns 132 riksintressen för kulturmiljövård och 102 000 registrerade fornlämningar. Läns museer i hela landet vittnar om att det behövs ett tillskott på 200 miljoner kronor för att kunna tillmötesgå kommunernas behov av kulturmiljövård. Jag tycker att här kan vi verkligen prata om en förankrad efterfrågan, vilket Miljöpartiet har för avsikt att följa upp i tilläggsbudgeten.

Vi har ett nytt anslag i årets kulturbudget. Det är 40 miljoner kronor till en ny myndighet för levande historia som ska arbeta med utgångspunkt från Förintelsen. Den är efterfrågad av Göran Persson, det har vi hört. Jag undrar: Vem är den mer efterfrågad av?

Anf. 62 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Låt mig säga att jag tycker att det var ett osedvanligt dåligt jämförelseexempel. Forum för levande historia handlar om att med utgångspunkt i Förintelsen se till så att vi i det här landet, när de levande bevisen för Förintelsen faktiskt dör bort, fortsätter att hålla detta i minnet, att hålla i minnet att mänskliga rättigheter gäller för alla. Det är en stark efterfrågan, tror jag, från alla människor i det här landet utom några få extremgrupper, att vi ska ha detta forum för diskussion, för kunskap, för utbildning av kommande generationer. Det gäller att se till att Förintelsen inte upprepas i vår tid och i framtiden.

Relationen riksdag–regering

Anf. 63 SVERKER THORÉN (fp):

Fru talman! Jag har en fråga till miljöminister Lena Sommestad. Den handlar om havsmiljön och om relationen mellan riksdag och regering. I förlängningen handlar den om tilltron till vår demokrati.

Den 29 januari ställde sig en enhällig kammare bakom ett tillkännagivande till regeringen om att Sverige snarast ska ansöka om att svenskt vatten i Östersjön ska få status som särskilt känsligt havsområde. I miljöministerns anförande inför Nordiska rådet fem dagar senare talas om att krav rests på att Sverige borde gå före men vi menar att samarbetsvägen måste följas.

Lena Sommestad tycks alltså hålla fast vid den gamla linjen, som riksdagen underkänt, och ignorera vad en enig kammare givit regeringen till känna. Min fråga till miljöministern är hur hon ser på relationen mellan riksdag och regering i allmänhet och hur hon ser på riksdagens tillkännagivande om Östersjön den 29 januari i synnerhet.

Anf. 64 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s):

Fru talman! Låt mig först säga att samma fråga togs upp förra veckan i kammaren. Jag är helt enig med Pär Nuder om att jag som alla andra självklart kommer att följa riksdagens uppmaning. I den uppmaning

som riksdagen lämnade sägs det tydligt att Sverige ska ansöka om att få svenska vatten klassade som särskilt känsliga områden, men också att vi ska gå vidare i Östersjösamarbetet tillsammans med övriga länder runt Östersjön. Det var denna andra linje jag tog upp på Nordiska rådet. Det är ganska självklart när vi möter representanter för våra nordiska grannländer.

Jag måste säga att jag är ganska förvånad över den här formalitetsstriden. Jag trodde att det viktiga i den här frågan var att rädda Östersjön från oljeutsläpp och att vi tillsammans ska värna den. Jag tror att Sverker Thorén lika väl som jag vet att det enda sättet att komma åt de oljetankfartyg som går på farlederna mitt i Östersjön är att vi arbetar tillsammans. Därför har vi nu sagt att vi kommer att följa denna dubbla linje – att följa riksdagens uppmaning, men parallellt arbeta med det gemensamma. Det tänker jag inte ge upp.

Anf. 65 SVERKER THORÉN (fp):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Jag vill påminna om det lämpliga i att vi i ett sammanhang som Nordiska rådet har markerat den tydliga linje som riksdagen har uttalat att regeringen skulle hålla i den här frågan. Det är en pådrivande faktor i denna process som vi alla, som Lena Sommestad vet, värnar om för att Östersjön ska bli skyddad.

Varken Sveriges riksdag eller Östersjön kan vänta längre. Riksdagen måste få sina beslut verkställda, och Östersjön behöver kraftfulla åtgärder mot hotet om oljekatastrof.

Anf. 66 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s):

Fru talman! Låt mig säga att jag fortfarande är förvånad över det ringa intresse som Sverker Thorén visar för det gemensamma arbetet. Självklart vill vi markera att vi driver den här frågan. Just därför tar vi upp det i Nordiska rådet i syfte att se till att också Nordiska rådet kan bidra i arbetet – att driva på Helcom, som är ansvarigt, att i mån av behov bistå med resurser. Parallellt arbetar nu vårt svenska sjöfartsverk med att förbereda en svensk ansökan.

Motorväg Stockholm–Göteborg

Anf. 67 CECILIA WIDEGREN (m):

Fru talman! Jag vänder mig till infrastrukturminister Ulrica Messing och börjar med att framföra ett tack från många skaraborgare efter det besök som ministern gjorde i Skaraborg i går. Men jag vill också framföra fleras besvikelse över att ministern inte lämnar besked i viktiga infrastrukturfrågor som väntar för många där.

För egen del tog jag bilen från Sveriges huvudstad och färdades mot Sveriges andra stad, där vi också har Nordens största transoceana hamn, för att uppleva den väg som vi har mellan de två största städerna i Sverige – E 20. Delar av den kallas dödens väg. Det är en etikett som jag är övertygad om att vi alla vill få bort och som ministern har en reell chans att förändra.

Min konkreta fråga till ministern, som man faktiskt kan svara ja eller nej på, är: Skulle en motorväg mellan Sveriges första och Sveriges andra

stad leda till en ökad tillväxt både för Sverige generellt och framför allt för Skaraborg och Västsverige?

Anf. 68 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tror inte att någon som i går var med mig på besöken i Skövde eller Götene är besviken över att jag inte lämnade besked, Cecilia Widegren. Jag tror att alla inser att om jag hade gjort det skulle jag redan i dag ha blivit anmäld till KU för det.

Nu har vi en process som vi följer. Riksdagen har fattat beslut om de ramar som ska gälla för infrastrukturen de kommande tolv åren. Vi har på riksdagens uppdrag angett för Vägverket och Banverket hur mycket pengar de har att fördela för de tolv åren. Nu har deras tjänstemän skickat ut förslag från varje region på hur man vill använda pengarna. Den 4 augusti ska Vägverket och Banverket lämna över de förslagen till mig och regeringen. Då, men först då, tar vi över den politiska processen. Före jul kommer vi sedan att ta beslut om hur vi slår fast de nationella planerna.

Jag är medveten om att det finns ett stort behov runtom i vårt land av att öka trafiksäkerheten och minska skador av tjallossning och annat. Ett av syftena med att i går besöka just Skövde var att på plats få se en del av de viktiga stråken och där få tala med engagerade företagare. Det var det jag gjorde. Jag tror inte att det råder någon tvekan om den fortsatta processen.

Anf. 69 CECILIA WIDEGREN (m):

Fru talman! Jag tackar så mycket för det. Jag fick inget svar på min konkreta fråga om tillväxt. Sedan är jag övertygad om att det också kan vara en upplevelse att färdas på den här vägen mellan Sveriges huvudstad och Sveriges andra stad och ta del av dessa viktiga frågor inför den process som nu råder.

Man har räknat ut att man på fem år skulle rädda 350 människors liv om man skulle bygga ut E 20 till motorväg, vilket vi alla vill. Vi vill att det ska bli en förändring av just den typen av statistik.

Tittar man på tillväxten kan man se hur Eskilstunaområdet har lyft sig från 70:e plats till elfte plats just genom de infrastruktursatsningar som har gjorts i det området. Det är klart att tillväxten har enorm betydelse också för västra Sverige och Skaraborg.

Om vi nu kan lyfta oss över vägplanerna, den 4 augusti och den process som kommer detta år är min konkreta fråga – som det också går att svara ja eller nej på: Är det rimligt att vi mellan Sveriges huvudstad och Sveriges andra stad har en motorväg? Är det rimligt?

Anf. 70 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! På Cecilia Widegrens fråga går det bara att svara ja. Jag tror inte att det finns någon här i Sveriges riksdag som inte inser att all infrastruktur är en förutsättning för tillväxt. Det gäller inte bara vägar utan också järnväg och flyg och inte minst bredband, som var en viktig fråga som kom upp vid besöket i går. Man är orolig över att Skövde kommun är så passiv i bredbandsutbyggnaden.

Vi får vara extra skickliga när vi i den plan som väntar fördelar våra infrastrukturpengar. Med de geografiska avstånd som Sveriges företagare

har till marknaderna i Europa och i resten av världen måste vi vara ännu duktigare på transportsystem och logistik än man behöver vara i till exempel södra Europa, för vi ska köra i kapp en del av de långa avstånden. Det kommer jag att ha som fokus när jag föreslår för resten av regeringen hur vi ska fördela pengarna i den kommande planen.

Prot. 2002/03:57
13 februari

Frågestund

Sopsortering

Anf. 71 CHRISTIN NILSSON (s):

Fru talman! Jag har en fråga till miljöministern.

I veckan har det pågått en ganska häftig debatt om sopsortering kontra att slänga allt i samma tunna för att sedan förbränna det och utvinna energi. Man menar att miljövinsten med att sortera försvinner genom att antalet transporter ökar.

Som konsumenter och medborgare har vi under flera år lärt oss mer och mer om att sortera. Det är återanvändning och återvinning som gäller före förbränning. Ett ökat producentansvar har också stor betydelse. Min fråga är: Hur ställer sig miljöministern till frågan om att antingen ha en långtgående sortering eller att förbränna soporna?

Anf. 72 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s):

Fru talman! Låt mig säga att jag absolut inte delar åsikterna i den debattartikel som kom i veckan. Vi bestämde enigt här i riksdagen för ett antal år sedan att vi ska ha ett producentansvar i Sverige och en långtgående sortering av sopor. Detta står vi fast vid.

De utredningar av detta som har gjorts visar att det är samhällsekonomiskt och miljömässigt motiverat att sortera sopor. Det finns ingen som helst anledning att sluta med detta. Det är vår utgångspunkt när vi i vår lägger fram en kretsloppsproposition.

Vad som är viktigt – och här har kritikerna rätt – är att det inte på alla håll fungerar riktigt bra med återvinningsstationer. Det behövs mer fastighetsnära hämtning för att göra det praktiskt och bra för konsumenterna, och där ska vi göra en insats, så att alla i Sverige kan känna att detta inte bara är viktigt för miljön utan också fungerar i vardagen.

Anf. 73 CHRISTIN NILSSON (s):

Fru talman! Jag tackar för svaret. När det gäller propositionen skulle det vara intressant att få veta vilka krav man kommer att ställa på producenterna kontra kommunerna, som ofta har den här frågan i sin hand, och hur man kommer att jobba med sorteringen och den problematik som det innebär i form av mycket miljöstörande trafik och så vidare. Man måste hitta bra system så att man kan slippa detta. Det finns ju kommuner som faktiskt har löst detta. Hur kommer man att ställa dessa problem i förhållande till varandra i propositionen?

Anf. 74 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s):

Fru talman! Inför propositionen tycker vi att det är viktigt att vi får en tydlig rollfördelning. Det har varit en oklar rollfördelning när det gäller ansvar, till exempel i fråga om något så enkelt som vem som ska städa återvinningsstationerna.

I det här arbetet finns det en mycket stark motsättning. Man kan säga att det är en rolig och trevlig motsättning därför att alla vill ta hand om soporna. Producenterna vill gärna ha kvar sitt producentansvar, och kommunerna vill gärna ta över ansvaret. Dessa olika uppfattningar har vi nu tagit till oss, och vi ska på bästa sätt försöka att nu lägga fram ett förslag om hur systemet i framtiden ska fungera bättre, med samverkan mellan kommuner och producenter. Exakt hur det ska gå till får vi återkomma till i propositionen.

Ombildning av hyresrätter

Anf. 75 KARIN ENSTRÖM (m):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Mona Sahlin.

Den så kallade stopplagstiftningen gäller inte bara sjukvård utan också ombildning från hyresrätter till bostadsrätter. En sådan ombildning skulle genomföras bland annat i Stockholmsförorten Östberga, men den har nu stoppats av länsstyrelsen som inte ger tillstånd till detta.

Samtidigt visar en rapport från Integrationsverket att boendet är starkt segregerat. I rapporten står följande:

Särskilt tydlig är denna form av segregation i regioner med ett uppdelat bostadsbestånd i väl avgränsade bostadsområden. Riskerna är större för segregation inom bostadsmarknader präglade å ena sidan av områden med småhus och bostäder med äganderätt och å andra sidan av områden som i huvudsak består av hyresrätter.

Då undrar jag hur statsrådet med ansvar för integration kan försvara en lagstiftning som hindrar de boende i Östberga att ombilda sina hyresrätter till bostadsrätter.

Anf. 76 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Denna fråga kommer från en ledamot för Moderata samlingspartiet som i en region som Stockholm med sin uteblivande bostadspolitik under många år har förhindrat möjligheten till integration i en så viktig tillväxtregion som Stockholm. Om man på ett trovärdigt sätt ska diskutera bostadspolitik och integration i en och samma mening måste man också se behovet av olika upplåtelseformer och förvisso i alla delar av en region som Stockholm om rörligheten på bostadsmarknaden ska vara möjlig inte bara för dem som kan köpa sig sin lägenhet utan också för dem som vill kunna hyra sin lägenhet i alla delar av Stockholm. För mig som integrationsminister är det inte något som helst problem att försvara stopplagstiftningen. Sedan hoppas jag att ansvaret verkligen ligger på alla att se till att vi bygger också hyreslägenheter i alla regioner eftersom inte bara rapporter utan även sunna förnuftet visar att det är en förutsättning för att integrationen ska fungera.

Anf. 77 KARIN ENSTRÖM (m):

Fru talman! Jag får tacka statsrådet för svaret, även om jag egentligen inte tycker att det är något svar. Det hjälper ju inte de boende i Östberga som genom att börja arbeta med att försöka omvandla sina hyresrätter till bostadsrätter för att få inflytande över sitt boende har tagit kontakter som de inte skulle ha tagit tidigare. Detta gör att den som bor i en hyresrätt

inte skulle ha en chans att få påverka, och kanske påverka hela sin boendesituation. Om man aldrig kan äga sitt boende har man väldigt svårt att flytta till ett annat boende i ett annat område.

Jag skulle vilja ha ett lite mer uttömmande svar om vad det är som gör att vi ska stoppa just dessa människor som bor i Östberga och som nu har kommit så långt.

Anf. 78 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

Fru talman! Jag är ledsen över att göra Karin Enström besviken. Men det som Karin Enström upplever som inget svar är snarare att vi har olika svar på samma fråga därför att vi tycker olika och därför att vi värderar saker och ting olika och kanske därför att jag är socialdemokrat och du är moderat. Om jag på ett trovärdigt sätt skulle lyssna på dina argument skulle det förutsätta att du med samma frenesi argumenterade för varför vi ska ombilda en massa dyra bostadsrätter och äganderätter på Östermalm till hyreslägenheter. Om den argumentationen fanns bredvid då kunde vi föra en diskussion. Men det synsättet har ju inte Karin Enström.

Det ansvar som jag tycker att regeringen måste ta är att vara med och se till att alla delar av Sverige, också Storstockholm, ska vara möjliga att bo i också för dem som inte har så mycket pengar. Då förutsätter det att man ömsint vårdar också tanken på att hyreslägenheter inte ska vara ett föremål på museum i framtiden utan vara en levande kraft också i Stockholm.

Alkoholpolitiken

Anf. 79 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Jag vänder mig till den minister som ligger närmast till när det gäller min fråga, och det är socialministern.

I går fick jag ta del av en rapport om att alkoholmissbruket bland unga flickor går allt lägre ned i åldrarna. I förra veckan avkunnade Marknadsdomstolen en dom om alkoholreklam som går i motsatt riktning.

Min fråga till socialministern är: Vad gör man inom regeringen för att se till att man kan upprätthålla en motsvarande lagstiftning efter den avkunnade domen?

Anf. 80 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Lars Gustafsson och jag har förmodligen samma utgångspunkt. Jag vet också att ansvarig minister, Morgan Johansson, har det, nämligen att vi inte ska ge oss på denna punkt. Vi ska se till att vi så långt som det över huvud taget är möjligt som EU-medlemmar upprätthåller en restriktiv alkoholpolitik. Sannolikt är det möjligt att ersätta den lagstiftning som inte anses vara proportionerlig när det gäller annonsförbud med en ny lagstiftning som tydligare reglerar vilken kommersiell annonsering för alkohol som är möjlig att förbjuda. Det pågår ett arbete i departementet under Morgan Johanssons ledning, och man kommer att presentera ett förslag för riksdagen om att vi ska upprätthålla en restriktiv alkoholpolitik. Det är nödvändigt för att förhindra att vi får många av de problem som tyvärr många EU-medlemmar drabbas av.

Prot. 2002/03:57

13 februari

Frågestund

Anf. 81 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Jag har en kompletterande fråga om vad man vidare måste göra, eftersom vi avhånds instrumenten genom olika påstådda orsaker i EU. Vad kan vi mer göra än vad regeringen hittills har gjort? Tyvärr har vi sett en eftersläpning av olika insatser genom att man har infört lördagsöppet på Systembolaget, vilket har ökat konsumtionen, och annat där jag tycker att regeringen har varit lite för tafatt gentemot EU. Jag tycker att regeringen kraftigare bör hävda folkhälsoperspektivet i EU. Jag är nämligen övertygad om att samma skador kommer att öka i de andra länderna, och då kommer dessa länder att närma sig vår tidigare ståndpunkt. Därför är det viktigt att regeringen inte ger efter när det gäller den restriktiva alkoholpolitik som vi har haft i Sverige och som trots allt har varit lyckad.

Anf. 82 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Folkhälsominister Morgan Johansson har inbjudit övriga partier i riksdagen – jag tror att det är alla partier utom Moderaterna, som uppenbart har en annan hållning i denna fråga – till diskussioner om vad vi ska göra med hänsyn till utslaget i Marknadsdomstolen. Jag tror att det blir lättare att hitta en gemensam linje för att upprätthålla, som jag tidigare sade, den restriktiva politiken och hitta ett förslag till en mer distinkt lagstiftning. Finnarna har en sådan lagstiftning. Och det visar sig att det är fullt möjligt att ha en restriktiv lag där det anges vilken kommersiell annonsering som ska vara tillåten. Det är inte alldeles säkert att man behöver följa just den finska modellen men att vi gemensamt hittar en väg åt detta håll.

I övrigt behöver vi agera på alla de punkter där vi faktiskt som EU-medlemmar har möjlighet att göra det, nämligen att skapa alkoholfria miljöer, att se till att vi är offensiva när det gäller det förebyggande arbetet och att vi ser till att vi är offensiva också när det gäller missbrukarvården och så vidare. Det måste komma till för att vi ska klara vår uppgift. Och jag tror att det är fullt möjligt att över partigränserna hitta en gemensam linje.

Björnstammen

Anf. 83 JÖRGEN JOHANSSON (c):

Fru talman! Min fråga riktar sig till miljöministern och rör rovdjurspolitiken.

Vi har i dag mer björn i Sverige än vad som framgick av de intentioner som riksdagen tidigare har uttalat. Vi sköter inte avskjutningen efter dessa intentioner. Detta har inneburit att björnstammen är stor och att människor som arbetar i skog och mark känner sig hotade i sitt arbete. Bland annat har man begärt att få använda handeldvapen för sitt personliga skydd. Kammarrätten i Norrland har undanröjt polisens och länsrättens nekande beslut och sagt att det är rimligt att de som utsätts för björn ska ha rätt att skydda sig.

Hur ser miljöministern på denna utveckling som beror på en björnstam som är för stor?

Anf. 84 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s):

Fru talman! Denna beskrivning görs från en viss synvinkel. Vi har i dag en förvaltningsplan för björn. Detta handhas av Naturvårdsverket enligt de riktlinjer som riksdagen har dragit upp. Om detta inte fungerar ska man självklart tillse och övervaka det. Men min bedömning är inte att det har halkat i väg på det sätt som vi här får beskrivet när det gäller björnstammen. Men detta är något som vi följer, och som Jörgen Johansson säkert vet kommer vi att följa upp rovdjurspropositionen så småningom och också analysera hur detta har fungerat i praktiken.

Anf. 85 JÖRGEN JOHANSSON (c):

Fru talman! Jag ser det givetvis som positivt att vi försöker få en björnstam som håller ett sådant mått att man kan ha en livskraftig population i Sverige. Men det är olyckligt om man börjar tillåta handeldvapen som revolverar och liknande för att människor ska skydda sig i markerna om de hamnar mellan björnhonan och ungarna.

Det innebär i så fall att varje bärplockare i framtiden ska ha rätt att bära handeldvapen. Vi hamnar då i en olycklig situation, och den utvecklingen hoppas jag att vi slipper se.

Anf. 86 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s):

Fru talman! Vi är helt eniga. Den utvecklingen vill vi självklart inte se, utan vår målsättning är att vi – precis som Jörgen Johansson säger – ska ha en livskraftig björnstam i Sverige. Vi ska försöka hantera den på ett bra sätt.

Vad vi från politiskt håll gör som är viktigt är att vi försöker utveckla dialogen och arbetet när det gäller hur vår björnstam ska förvaltas så att det fungerar på ett bra sätt för oss alla, var i Sverige vi än bor.

Lokalradion

Anf. 87 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag har en fråga till kulturminister Marita Ulvskog.

Lokalradion är viktig både från informationssynpunkt och från social synpunkt. Enligt uppgift pågår en intern utredning inom Sveriges Radio bland annat om att besparingar ska göras inom lokalradioområdet, det vill säga P4-kanalerna. En oro finns för att lokalradiokanaler då slås ihop. En hopslagning kan innebära att den lokala bevakningen blir sämre, särskilt om en mindre kanal slås samman med en radiokanal som täcker ett storstadsområde. De nära nyheterna, som är viktiga för den enskilda människan, kan försvinna.

Vad tänker statsrådet göra för att den befarade utvecklingen med en allvarlig försämring av det lokala radioutbudet inte ska bli verklighet?

Anf. 88 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Det är precis som Anne-Marie Ekström säger, nämligen att lokalradion är kolossalt viktig. Den kom till för några årtionden sedan just för att människor ska kunna få de små lokala nyheterna och dessutom för att bryta den dominans som finns i delar av landet där det kanske finns bara en enda åsikt, en enda morgontidning som bestämmer väldigt

mycket av nyhetsvärdering och debatt. Det var alltså en viktig del i den allmänna mediepolitiken som handlar om yttrandefrihet och mångfald.

Men vi har också den ordningen i Sverige att jag som statsråd – gudskelov – är förhindrad att gå in i vad som är inre angelägenheter för *public service*. Däremot kommer vi med förslag som oftast grundas på en samsyn mellan samtliga partier och som sedan antas av riksdagen. Vi beviljar alltså sändningstillstånd utifrån detta *public service*-avtal, och de gäller i fyra år – som det senaste avtalet. Under den tiden kollar Granskningsnämnden om man lever i enlighet med avtalet. Men jag som statsråd kan alltså inte gå in där. Däremot kan dåliga erfarenheter innebära att vi i nästa *public service*-avtal tvingas bli mer detaljerade och styrande. Jag känner mig dock optimistisk när det gäller lokalradions verksamhet och framtid.

Anf. 89 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag tackar för det svaret. Jag är väl medveten om att man inte kan gå in och direkt påverka radion. Men det är bra med framförhållning och att frågan väcks i god tid innan det blir allvar av det hela.

Precis som kulturminister Ulvskog sade är det från demokratisynpunkt viktigt att lokalradion finns, särskilt på en ort som Borås som jag själv kommer från. Där har vi bara en lokaltidning.

Jag hoppas alltså att statsrådet medverkar till att bevaka utvecklingen så att vi inte får en urholkad lokaldemokrati.

Anf. 90 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s):

Fru talman! Lokalradions framtida utveckling och de förslag som frågeställaren här redovisar är något som jag inte är informerad om pågår inom Sveriges Radio. De beslut som Sveriges Radio fattar står de själva för. Den självständiga myndigheten Granskningsnämnden har sedan att avgöra om man lever i enlighet med de villkor som satts upp från regering och riksdag. Skulle det vara så att man bryter mot villkoren får jag och andra partier i denna kammare i så fall i nästa *public service*-avtal vara tydligare om inriktningen.

En lokalradio som fungerar och som spelar en viktig demokratisk roll i hela landet ska vi slå vakt om.

Rekrytering av undersköterskor

Anf. 91 MARIA ÖBERG (s):

Fru talman! Jag har en fråga till socialminister Lars Engqvist.

När vi ser framtiden an kan vi konstatera att människorna i det här landet blir äldre och att omvårdnadsbehovet ökar, samtidigt som rekryteringen till omvårdnadsyrken – till exempel undersköterskeyrket – minskar. Fler behöver omvårdnad av de allt färre som söker just till det här yrket.

Min fråga blir därför: Vilka framtidsvisioner har regeringen och statsrådet angående möjligheten till en bättre rekrytering till just undersköterskeyrket?

Anf. 92 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Tre saker är viktiga för att vi till dagens alla äldre och till alla oss som blir äldre ska kunna säga att vi ska kunna räkna med en god omsorg när vi blir gamla. Den första saken är att vi kan klara ekonomin och den långsiktiga ekonomiska försörjningen. Den andra saken är att vi kan klara kvaliteten. Den tredje saken är att vi klarar personalrekryteringen.

Det finns olika siffror på hur många som behöver rekryteras fram till år 2015, det vill säga under de kommande tolv åren – uppskattningsvis en bra bit över 100 000.

Det handlar således om två saker: om att utbilda fler och om att göra jobbet attraktivare. Det handlar om att skapa arbetsmiljöer som är lockande och om att skapa ett inflytande för de anställda som gör att man känner att man också kan utveckla arbetet. Det handlar också om att bana väg för en ekonomisk utveckling för kommuner och landsting som är sådan att man kan erbjuda goda lönevillkor.

Det är inte enkelt att göra det. Man kan inte omedelbart säga att nu ska vi höja lönerna till de nivåer som vi tycker är rimliga. Vi måste gemensamt se till att kommuner och landsting har en sådan ekonomisk styrka att de kan fungera som goda arbetsgivare i framtiden. Om vi klarar detta, då klarar vi också det löfte som vi är skyldiga att ge alla äldre, nämligen att vi ska ha en god äldreomsorg i framtiden.

Anf. 93 MARIA ÖBERG (s):

Fru talman! Fru talman! Jag vill tacka för svaret. Det finns all anledning att hålla den här diskussionen vid liv.

Hälsorisker med 3 G-utbyggnaden

Anf. 94 LOTTA N HEDSTRÖM (mp):

Fru talman! Jag har en fråga till socialministern.

I dag ser vi i Sverige en galopperande folksjukdom som kallas för elallergi. Samtidigt fortsätter, om än i minskad takt, utbyggnaden av 3 G-nätet. Jag förstår att regeringen tänker sig få fart på en andrahandsmarknad i sommar, och jag har ett förslag.

Kan man inte från ministerns domän utnyttja tiden fram till i sommar till att skapa säkerhetsriktlinjer? I dag sitter ute i kommunerna handfallna människor, kanske tjänstemän och okunniga politiker, som ska handskas med en 3 G-utbyggnad som de inte kan så mycket om. Det blir ett från-fall-till-fall-förfarande, och det är mycket okunskap. Ibland säger folk i kommunerna till och med: Vi struntar i försiktighetsprincipen.

Jag skulle alltså vilja se ett initiativ från regeringen – att regeringen ger kommunerna goda råd om säkerhetsavstånd och om strålningsfria zoner och bättre gränsvärden. Kanske vill minister Messing hellre svara.

Anf. 95 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Ja, det vill jag eftersom det är jag som svarar för just 3 G-frågan.

Först vill jag vara oerhört tydlig och säga att vi på alla plan i Sverige följer vad som kallas för försiktighetsprincipen. Vi ligger långt under de

rekommenderade internationella gränsvärden som är uppsatta. Vi gör det utifrån de forskningsresultat och de erfarenheter som i dag finns. Men naturligtvis måste vi alltid, och ständigt, fortsätta att forska och hitta ny kunskap om risker och möjligheter med den tekniska utveckling som vi möter.

Men jag tror inte att någon av oss på allvar tycker att vi ska gå emot just den tekniska utvecklingen och så att säga stänga ned telefonmaster, TV-sändare eller radiosändare. Däremot kan jag berätta att vi i regeringen i dag har fattat beslut om en lagrådsremiss där vi kommer att ge en av våra myndigheter, nämligen PTS, en möjlighet att i lag kräva samordning i fråga om masterna när operatörerna bygger ut 3 G. Detta gör vi dels av hänsyn till den oro som finns lokalt för strålningen, dels av hänsyn till den kultur- och miljöpåverkan som masterna har. Ingen av oss tjänar på att bygga så många master som möjligt, utan vad vi alla vill uppnå är ett så stort utbud som möjligt.

Anf. 96 LOTTA N HEDSTRÖM (mp):

Fru talman! Det sista var väldigt bra att få höra. Vi har inte heller tredubbla järnvägsspår, så det var ju en senkommen och bra insikt.

Däremot vill jag påstå att det som ministern säger om säkerhet och gränsvärden är helt nonsens. Dessa är i dag oerhört omtvistade, och det vet ministern. Massor av forskning säger att SSI:s gränsvärden är helt överspelade. Det behövs en regelrätt och objektiv översyn att detta.

Den RALF-rapport som kom häromåret och som regeringen stöder sig på är en ren skandal.

Anf. 97 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Lotta Nilsson Hedström tar i. Precis som jag vet hon att en överväldigande majoritet av den internationella forskningen står bakom de internationella rekommendationer för strålning som finns. Däremot är det självklart att det här liksom på alla andra forskningsområden råder delade meningar.

Både Lotta Nilsson Hedström och jag vet att en av de saker som utger allra mest strålning i våra hushåll är dammsugaren. Ingen av oss tycker att vi ska skrota dammsugarna. Givetvis måste vi hela tiden göra allt vi kan för att på olika sätt minska strålningsrisken. Att kräva samlokalisering i master när man bygger ut 3 G är ett sätt.

Som politiker tycker jag att vi i det här sammanhanget, precis som i andra sammanhang, måste luta oss mot den forskning som majoriteten av forskarvärlden – inte bara Forsknings-Sverige – står bakom och fatta beslut om en nivå som ligger under forskarnas rekommenderade gränsvärden. Om det kommer ny forskning får vi anpassa våra politiska beslut efter den.

Men precis som på andra politikområden får vi här lita på de resultat som forskningen har kommit fram till.

Anf. 98 CECILIA WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag vill rikta min fråga till socialministern.

Stiftelsen Metallbiologiskt centrum i Uppsala har till synes oförklarligt tilldelats 15 miljoner kronor av regeringen, trots att tre instanser inom sjukvård och medicinsk forskning har sagt nej till detta.

Om man läser stiftelsens verksamhetsbeskrivning framgår det entydigt att man har för avsikt att återuppta den verksamhet som tidigare bedrevs vid amalgamenheten vid Uppsala akademiska sjukhus.

Socialstyrelsen har granskat den verksamheten och underkänt de forskningsmetoder som tillämpades. Därför har man i ett remissutlåtande sagt nej till att anslå medel till Stiftelsen Metallbiologiskt centrum. Verksamheten vid amalgamenheten bedrevs helt enkelt inte på vetenskaplig grund och utgick inte från beprövad medicinsk erfarenhet.

Därför vill jag fråga socialministern: Vilka skäl finns det till att regeringen har tilldelat denna så hårt kritiserade verksamhet nya pengar? Varför går man stick i stäv mot Vetenskapsrådet, mot Statens beredning för medicinsk utvärdering och mot Socialstyrelsen?

Anf. 99 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Till att börja med är det fel. Socialstyrelsen avråder inte alls, utan man pekar på att det skulle kunna ges ett anslag, men att det skulle uppgå till 7 ½ miljoner kronor och inte till de 15 miljoner kronor som det blev. Då är vi mera inne på frågan hur stort anslaget bör vara än den principiella frågan ifall man ska ge ett anslag eller inte. Det är viktigt.

Sedan är det alldeles sant att det har funnits många uppfattningar om Metallbiologiskt centrum. Emellertid blir det till sist en politisk bedömning som säger följande: Ska vi se till att man har möjlighet att fortsätta en del av sitt arbete i nya former, med nya villkor och också med en ny granskning? Eller ska vi säga att verksamheten ska upphöra?

Socialstyrelsen gav rekommendationen att verksamheten skulle fortsätta fast på en lägre nivå. När vi gjorde en bedömning av nivån sade vi att verksamheten skulle fortsätta men att dess arbete och resultat skulle granskas.

Men det är 15 miljoner av sammantaget 35 miljoner kronor som ska anslås till forskning om dentala material. De övriga 20 miljonerna, det vill säga merparten av pengarna, kommer att gå till annan forskning.

Anf. 100 CECILIA WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Det var intressant att få detta tillrättalagt.

Hans Sundberg, som är medicinalråd på Socialstyrelsen, menar ju att man hade för avsikt att inte ge någonting alls. Till sist gick man med på att ge 7 ½ miljoner därför att frågan var så politisk het. Den socialdemokratiska regeringen och ministern sitter i knät på Miljöpartiet i det här sammanhanget, och det hela var så hett att man inte ens kunde svara på Upsala Nya Tidnings frågor i ärendet. Det tycker jag är i högsta grad häpnadsväckande och anmärkningsvärt.

Anf. 101 Socialminister LARS ENGQVIST (s):

Fru talman! Jag har inte tagit del av den typen av uttalanden. Det skulle överraska mig ifall någon representant för Socialstyrelsen säger att man rekommenderar ett anslag på 7 ½ miljoner kronor och inte menar det. Jag tror att man menade att det var en rimlig nivå. Inför budgetbehandlingen diskuterade vi tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet på vilken nivå vi skulle landa. Det blev 15 miljoner kronor av de sammanlagt 35 miljoner kronorna.

Jag tycker inte alls att det är svårt att motivera att vi ger ett sådant anslag. Man måste också ställa sig grundfrågan: Varför ska det vara ett politiskt beslut? Om det bara vore de vetenskapliga råden som skulle bestämma hur forskningsanslag ska fördelas, då behövdes inga politiska beslut över huvud taget. Men man måste väga de vetenskapliga rådens uppfattningar mot den politiska viljan. I det här fallet tycker vi att det är rimligt att Metallbiologiskt centrum ska få fortsätta sitt arbete, men med nya förutsättningar, med en alldeles speciell inriktning och också naturligtvis med en vetenskaplig granskning av dess arbete.

E 6 genom Bohuslän

Anf. 102 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Ulrica Messing.

Med risk för att bli tjatig ska jag ta upp ytterligare en vägfråga. Det gäller utbyggnaden av väg E 6 i Bohuslän. Jag börjar med att ställa frågan.

Är tidigare utfästelser så fasta att man i fortsatt kommunal planering ska utgå från att färdigställandet av E 6 till fyrfältsväg på hela sträckan genom Bohuslän fram till 2007 eller strax därefter trots allt kommer att genomföras?

Jag har noterat att statsrådet som svar på en skriftlig fråga har uttalat att hon inte tänker föregripa den process som ska ske under hösten och sedan leda till ett regeringsbeslut i december. I det förslag som Vägverket har lagt fram har vägar i vissa delar av norra Bohuslän uppskjutits från 2007 till 2012 och 2015. Detta har skapat en väldigt stor osäkerhet.

Frågan föranleds av den framtidstro som man ändå har haft i kommunerna och all den planering som initierats av att en utbyggnad ska ske.

Anf. 103 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! I den kommunala planeringen ska man utgå från den plan som gäller. Den planen gäller fram till den dag då regeringen fattar beslut om en annan plan. Det kommer aldrig att uppstå något tomrum eller något dött förhandlingsläge. Nu gäller alltså den plan som vi tidigare har fattat beslut om.

Jag vet att det finns en rad synpunkter på de förslag till nya planer som både Vägverket och Banverket har skickat ut. Dessa planer gäller hela vårt land. Jag vill uppmana alla som har synpunkter på planerna att verkligen tycka till just nu och meddela sina åsikter till Vägverkets och Banverkets regionkontor.

När det gäller vägsträckor och järnvägssträckor i Bohuslän och i andra regioner i Västra Götaland kan man lämna synpunkter fram till i mitten av april.

Anf. 104 LARS TYSKLIND (fp):

Fru talman! Jag tackar för svaret. Men faktum kvarstår att den kommunala planeringen i norra Bohuslän hamnar i ett vakuum under 2003 eftersom Vägverkets plan skiljer sig väldigt mycket från tidigare uttalanden från näringsministern och andra.

Jag hade hoppats på att statsrådet hade kunnat lämna ett besked redan under våren om att E 6:an är så viktig att man hade kunnat räkna med att den skulle ha hamnat i början av planeringsperioden.

Det finns även andra finansieringsmetoder att ta till. Som en parentes kan jag säga att man i Bohuslän inte är intresserad av några fler avgiftsfinansierade vägsträckor med tanke på den planerade avgiftsfinansieringen av Svinesundsbron.

Anf. 105 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tror att det finns många kommuner runtom i vårt land som kan tänka sig att hitta olika typer av alternativ finansiering. När det gäller många av de stråk som byggs i dag, inte minst i Skaraborg som jag besökte i går, har kommunerna gått in och lånat upp pengar som Vägverket betalar räntan för – detta just för att kunna tidigarelägga en del investeringar. Den diskussionen har jag ingenting emot, och jag utgår ifrån att det kommer en rad sådana initiativ när vi fattar beslut om den nya planen.

Jag har inget annat besked till Lars Tysklind än att den plan som nu gäller kommer att gälla fram till dess att vi fattar beslut om den nya planen. Synpunkter på Vägverkets och Banverkets remisser ska lämnas till Banverket och Vägverket före april månad. I augusti tar jag över den politiska processen. Då kommer jag också att vara oerhört tydlig med vilka investeringar regeringen föreslår.

Anf. 106 TREDJE VICE TALMANNEN:

Därmed var den sista frågan ställd. Vi tackar de närvarande statsråden för deras svar på frågor.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.00 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera förhandlingarna i fem minuter.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 15.05.

Prot. 2002/03:57

13 februari

Frågestund

10 § Svar på interpellation 2002/03:171 om idrottskonto för elit-idrottare

Anf. 107 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Birgitta Sellén har frågat statsrådet Mona Sahlin vad hon avser att vidta för åtgärder med anledning av det faktum att elitidrottare anser att de av skatteskal måste flytta från Sverige. Hon undrar vidare om Mona Sahlin är beredd att ta upp en diskussion inom regeringen om att införa ett idrottskonto för elitidrottare.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Som jag tidigare har sagt bör skattereglerna så långt möjligt vara utformade på ett sådant sätt att undantag för olika grupper kan undvikas. Detta är i linje med den skattereform som genomfördes i början av 1990-talet. Nya reserveringsmöjligheter är således inte förenliga med vedertagna principer för en generell och enhetlig beskattning av arbetsinkomster. Att skapa möjligheter att införa idrottskonton för elitidrottare eller några andra särskilda skattelättnader för denna grupp går stick i stäv med dessa principer.

Sådana konton skulle också medföra stora gränsdragningsproblem samt ge upphov till liknande krav från andra grupper som över tiden har ojämna arbetsinkomster.

Sammanfattningsvis är jag därför inte beredd att verka för att idrottskonton införs.

Anf. 108 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Svaret var kort, men det var väldigt många avvisande åsikter på de 13 raderna.

Finansministern säger att undantag ska undvikas. Men ibland kan det finnas skäl för undantag, och det finns faktiskt också några undantag redan nu. Det finns exempelvis skogskonto och upphovsmannakonto för författare. Jag tycker att det kan finnas skäl att även titta på idrottarna och deras inkomster.

Finansministern säger också att det inte är förenligt med vedertagna principer. Då kan jag bara göra reflexionen att skulle vi levt efter vedertagna principer under hela livet, skulle vi fortfarande vara på renjagarstadiet. Jag tycker att omprövningar skapar utveckling.

När det gäller, som det också står i svaret, att inte införa idrottskonto eller andra särskilda skattelättnader kan jag bara konstatera att det nog finns lite olika åsikter om det här i regeringen. Jag tog mig friheten att ställa frågan till idrottsministern vid frågestunden. Jag har också ställt frågan till föregående idrottsminister. Och båda två anser att det finns skäl att verkligen titta på vilka olika möjligheter det finns att underlätta för elitidrottare när de tjänar pengar under en kort tid.

Jag tycker att det känns lite grann som att ministern har stoppat huvudet i sanden och inte vill förstå problemet, idén eller vad jag ska kalla det för. Idrottskontot skulle ju faktiskt ge mer pengar i skattekitan. Det är alltså inte så att det blir en skattelättnad. Om elitidrottarna väljer att bo kvar i Sverige och skattar när de tar ut sina pengar får vi ju in skattemedel under många år, i stället för att många av dem ser sig nödsakade att flytta till andra länder.

För ungefär en timme sedan fick vi besked om att vår Anja Pärson vann storslalomtävlingen. En bra placering för henne innebär ju mer sponsorpengar, mer pengar som ska beskattas. Jag hoppas att hon må stanna i landet trots det.

Till veckan kommer vi att ha besök i landet av svenskar, bland annat Kajsa Bergqvist och Christian Olsson, som kommer att vara med på GI-galan på Globen. De har valt att flytta till Monaco på grund av att de inte skattemässigt kan klara av att bo i Sverige och skatta bort så oerhört mycket pengar.

Vi är stolta över dem och säger att vi är duktiga när de vinner. Då ska vi också vara stolta över dem och se till att de kan bo kvar i landet. Våra duktiga elitidrottare gör väldigt mycket PR i världen för vårt land. Vi belönar dem väldigt dåligt genom att beskatta dem med höga inkomstskatter under det fåtal år som de tjänar mycket pengar.

Inser inte ministern att det är positivt ur flera synvinklar att vi har dessa fantastiska idrottsungdomar? De är positiva förebilder inte bara vad gäller PR för landet utan även för ungdomar. Det är viktiga förebilder speciellt i dag när vi har bekymmer med folkhälsan och vill få i gång våra unga att vara mer aktiva rörelsemässigt.

Finansministern säger också att andra grupper har ojämn arbetsinkomst. Det kan så vara. Jag tycker ändå att det finns anledning att titta på just idrottsungdomarna. Väldigt många av dem har dessutom försakat sin utbildning för att de har satsat på idrotten.

Andra länder har löst detta, till exempel Norge. Trots dessa argument upplever jag att ministern är väldigt kallhamrad och inte ens vill fundera över och se på en lösning. Varför?

Anf. 109 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Jag gratulerar gärna Anja Pärson till hennes fantastiska vinst i dagens VM-lopp. Jag hoppas naturligtvis att det ska följas av fler svenska idrottsungdomar som är framgångsrika.

Jag delar interpellantens uppfattning att det alltid är bra om vi kan få in mer skatteinkomster även från våra idrottsstjärnor. Så långt är vi alldeles överens. Jag har dryftat detta med många idrottsministrar. Det är en situation som tål väl att fundera på.

Jag har också prövat frågan. När vår nuvarande och tidigare idrottsminister har sagt att de tycker att det är en intressant idé att pröva delar jag uppfattningen att vi ska pröva möjligheten. Det har vi också gjort fortgående i Finansdepartementet och kommit till de slutsatser som jag har redovisat här.

Man kan göra den här typen av begränsningar eller undantag i vår nuvarande enhetliga lagstiftning. Jag kan dela Birgitta Selléns uppfattning att man ibland ska göra avsteg. Jag har också själv föreslagit sådana vid olika tillfällen. När man gör sådana avsteg från principer måste man vara mycket medveten om att det kan få följdkonsekvenser.

På samma sätt som Birgitta Sellén säger och som jag redovisar i mitt interpellationssvar går det lätt att räkna upp en rad olika yrkesgrupper som också har oerhört ojämna inkomster under livet och över tiden. Det väcker följdfrågor. Ska man sätta stopp bara vid idrottsmän, kulturarbetare eller andra grupper som har ojämna inkomster?

Det är i den diskussionen som vi har insett att det inte är så lätt att avgränsa bara en viss bestämd grupp, att det bara gäller idrottsmän eller vissa kulturarbetare och andra grupper. Man måste kanske se det över ett ännu större område. Vi har då kommit till slutsatsen att det kanske skapar nya problem som är lika stora eller till och med större än de som vi har med nuvarande ordning.

Den metod som används för skogskonton är en del av vår företagsbeskattning, där vi också har den här typen av undantag. Men när det gäller inkomstbeskattningen har vi med väldigt stor restriktivitet velat acceptera olika typer av undantag.

Jag inser att det finns en svårighet på det här området. Därför är min slutsats i dagsläget att om vi ska göra undantag i inkomstbeskattningen för just idrottsstjärnor skulle det i sin tur leda till ännu fler problem som är mer svåra att hantera än de som finns i dagens situation. Men det är ingenting som hindrar att vi fortsätter att diskutera om det kan finnas goda idéer för framtiden.

Anf. 110 BIRGITTA SELLEN (c):

Fru talman! Nu lät det genast positivare. I grund och botten är nog finansministern lite intresserad av detta. Jag vet att finansministern är väldigt intresserad av idrott och har förståelse kanske också av den anledningen.

Det var roligt att höra att ni har börjat titta på och pröva frågan. Det finns förutsättningar att den kommer att prövas ännu fler gånger, vilket jag verkligen ser fram emot. Att undantag kan få följdkonsekvenser har jag full förståelse för.

Det som är viktigt att komma ihåg är att det gäller elitidrottare under några år av deras liv, i de allra flesta fall i början av deras liv. Undantag finns naturligtvis. Det finns de som kan hålla på i många år, golfare och så vidare. Men tar vi Kajsa Bergqvist eller Christian Olsson som exempel är det en kort tid av deras liv som de kan tjäna dessa pengar på sin idrott. Sedan måste de skaffa inkomster av någonting annat.

Jag håller med om att konstnärer kan vara nära detta. Samtidigt måste man komma ihåg att det går upp och ned. Det är inte bara en kort tid av sitt liv som de ägnar sig åt sin konst. De kanske är kända ett tag, sedan går det lite upp och ned, och sedan går det upp igen, och så vidare. Många andra yrkeskårer har lite varierande inkomster. Jag tycker inte att det är jämförbart med elitidrottarna.

Vi vet också att elitidrottare väldigt gärna vill bo kvar i Sverige. Det var en kvällstidning som för ett år sedan när finansministern och jag hade en debatt om idrottskonto gjorde en förfrågan till elitidrottare. Det visade sig att de tyckte att det skulle vara jättebra om de fick möjlighet att få ha ett idrottskonto som beskattades när de tog ut pengarna. Det var till och med så att idrottsstjärnor skrev under en gemensam debattartikel för att de tyckte att det var väldigt intressant.

Jag skulle vilja höra om finansministern ser det som negativt att det är många elitidrottare som flyttar till Monaco eller andra skatteparadis. Jag vill höra hur hans inställning är.

Anf. 111 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Det finns ett antal viktiga principer i vårt skattesystem som handlar om behovet av enhetlighet och neutralitet och att alla ska känna att de behandlas på likvärdigt sätt. Sedan är det ibland så att det finns målkonflikter mellan olika skattepolitiska principer. Här är ett sådant exempel.

Jag skulle väldigt gärna se att fler kan skriva sig i Sverige och därmed betala skatteinkomster. Ingen finansminister säger nej till mer skatteinkomster. Men om vi tittar på en grupp av idrottsmän vet vi att bland många idrottsmän utövar exempelvis en del sin idrott i andra länder. Där är det inte aktuellt med någon svensk skattskrivning eller någon svensk skattebetalning över huvud taget. Andra har kanske mer varierad verksamhet där de delvis befinner sig i Sverige och delvis utomlands. Andra kanske bedriver merparten av verksamheten i Sverige. Det finns olika situationer där också.

Man kan inte heller avgränsa det till att enbart gälla just idrottsutövare. Man måste också se på andra grupper. Som jag diskuterade i mitt svar och som Birgitta Sellén säger här kan det handla om olika grupper av kulturutövare. Det kan vara författare, målare och andra kulturarbetargrupper. Det finns också andra grupper på andra samhällsområden utöver kultur och idrott där det kan vara fråga om oerhört ojämna inkomster, även om det kanske är inkomster över en längre period än vad en del idrottsutövare har. De flesta idrottsutövare fortsätter med något annat yrke och skaffar sig någon annan form av inkomst även efter det att de har lämnat den aktiva idrottsperioden. Det måste också tas i beaktande.

Vi tittar på de idéer som finns i andra länder och de idéer som dyker upp i debatterna hemma, som jag sade i mitt första inlägg. Men vår slutsats är att ett strikt genomförande av tanken om idrottskonton skulle i sin tur medföra en mängd nya gränsdragningsproblem och nya undantagsproblem som skulle skapa mer svårigheter för skattesystemet är de nuvarande. Ibland får man leva med en olägenhet för att inte få ännu fler olägenheter. Det är där vi är just nu i det här sammanhanget.

Anf. 112 BIRGITTA SELLÉN (c):

Fru talman! Jag brukar leva efter mottot att det är droppen som urholkar stenen. Jag börjar känna en liten grop i stenen, så jag ger nog inte upp.

Det är olika frågor man jobbar med i riksdagen. En del frågor märker inte människor att man jobbar med. Men det finns ingen annan fråga jag arbetat med som har fått så mycket uppmärksamhet från människor runtom i landet. De säger: Fortsätt att driva frågan, den är jätteviktig.

Det är inte bara idrottsmän som har sagt det utan vanliga Svenssons med vanliga låga löner. De säger: Det är jätteviktigt för oss. Vi måste få fortsätta att känna att de har möjlighet att bo i Sverige, eftersom vi är så stolta över dem.

När man funderar på att fortsätta att jobba med detta: Titta exempelvis på Finland och Norge. De har löst bekymret som vi har i Sverige. Det är ett litet tips.

Prot. 2002/03:57

13 februari

*Svar på
interpellationer*

Anf. 113 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s):

Fru talman! Varje finansminister som erbjuder nya inkomster är naturligtvis oerhört intresserad. Jag är alltså intresserad av alla uppslag som kan ge Sverige mer skatteinkomster. Vi ska, som jag sade, också fortsätta att titta på om det finns möjligheter att hitta någon idé som kan undanröja de svårigheter som vi ser med modellen med idrottskonton. Jag säger inte nej till nya skatteinkomster, om vi bara kan hitta en rimlig lösning.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2002/03:156 om sexuella trakasserier inom Försvarsmakten

Anf. 114 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s):

Fru talman! Heli Berg har frågat mig vilka åtgärder jag avser vidta för att ändra attityder inom Försvarsmakten angående sexuella trakasserier och vilka åtgärder jag avser vidta för att arbetet med att förebygga och motverka sexuella trakasserier bedrivs på ett mer professionellt och effektivt sätt.

Regeringen har varit tydlig i sina ambitioner att verka för ökad jämställdhet inom alla politikområden, inte minst vad gäller förbättrad arbetsmiljö för kvinnor inom försvaret. Regeringen kommer också att fortsätta arbeta aktivt med denna fråga. Försvarsmakten har fått regeringens uppdrag att genomföra de förändringar i myndighetens personalförsörjningssystem som redovisats i propositionen *Fortsatt förnyelse av totalförsvaret* (2001/02:10). En av de punkter som särskilt lyfts fram i uppdraget är behovet av att förebygga trakasserier. Dessutom ingår det i myndighetens arbete att beakta försvarsutskottets ställningstaganden i personalfrågor enligt betänkande 2001/02:FöU7. Försvarsmakten kommer att återrapportera resultatet av sitt arbete till regeringen senast den 1 mars i år.

Jag anser att ansvaret för trakasserier ligger hos den som trakasserar, inte hos den det drabbar. Det är en syn som även överbefälhavaren delar. Däremot är det självklart att både chefer och medarbetare har ett gemensamt ansvar för att frågor som till exempel trakasserier uppmärksammas. Jag har erfarit att det inom Försvarsmakten läggs ned stor möda för att uppmärksamma dessa frågor och hur de ska hanteras. Ett förbandschefsmöte under hösten 2002 ägnades åt frågan genom erfarenhetsutbyte och diskussioner mellan utredare och drabbad personal för att få fram ytterligare kunskaper i frågan. Försvarsmakten har sedan den 1 januari 2003 en ny jämställdhetsplan där två viktiga frågor förtjänar att framhållas, nämligen att särskilda åtgärder vidtas för att öka rekryteringen av kvinnor till officersyrket och åtgärder vidtas även för att underlätta föräldraskap för officerarna, något som gagnar såväl kvinnliga officerare som manliga. Den undersökning som visar att trakasserier förekommer i en oacceptabel omfattning och som interpellanten åberopar är från 1999. På uppdrag av Försvarsmakten har Försvarshögskolan gjort en uppföljande undersökning av den förra. Undersökningen har nyligen slutförts, men den har ännu inte redovisats.

Avslutningsvis vill jag tillägga att regeringen den 1 juli 2002 införde en ändring i förordningen (1995:238) om totalförsvarsplikt. Där föreskrivs bland annat att Försvarsmakten ska vidta åtgärder för att förebygga och förhindra att de som tjänstgör med stöd av lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt utsätts för sexuella trakasserier och trakasserier på grund av sexuell läggning.

Som jag nämnde i inledningen kommer arbetet mot diskriminering och för jämställdhet även framgent att vara en viktig fråga för regeringen. Mot bakgrund av vad jag har redovisat och med de generella föreskrifter som gäller statliga myndigheter vad avser trakasserier och diskriminering ser jag inga skäl att i dag vidta några ytterligare åtgärder.

Anf. 115 HELI BERG (fp):

Fru talman! Jag tackar försvarsministern för svaret, även om jag inte är riktigt nöjd med det. För mig förefaller det mycket märkligt att det har hänt så lite inom Försvarsmakten och att inte andelen kvinnor har ökat trots att det finns många unga kvinnor som aktivt önskar delta i landets försvar. Alltför många kvinnor vill göra värnplikt, men av dem som vill får mindre än hälften chansen.

Jag är övertygad om att om den nya jämställdhetsplanens goda ambitioner ska nås så måste andelen kvinnor som tas in i värnplikt ökas radikalt. Den främsta orsaken till att så få kvinnor får chansen är de tester och urvalsförfaranden som används vid mönstringen. De är anpassade till män och till ett gammaldags försvar, där muskelstyrka ansågs vara en av de avgörande egenskaperna hos den svenska soldaten. Det är bara att konstatera att den pågående omdaning av det svenska försvaret till en högteknologisk organisation inte har slagit igenom i synen på vilka kvalifikationer som är viktigast för dem som ska bemanna organisationen.

I dag är andelen kvinnor alarmerande låg i det svenska försvaret. 433 kvinnor tjänstgjorde förra året som officerare. Det motsvarar knappt 4 %. En i sammanhanget relevant jämförelse är naturligtvis att se på förhållandena inom polisen, som också historiskt sett har varit ett utpräglat mansyrke. År 2001 var andelen kvinnor inom polisen 17,9 % – och det är alltså kvinnor som aktivt utövade polisyrket. Skillnaden mellan förhållandena inom Försvarsmakten och polisen går naturligtvis inte att förklara med att polisyrket skulle vara mindre fysiskt krävande. Vid en sådan jämförelse är det nästan tvärtom – tycker jag i alla fall.

Detta visar att det går att förändra könsfördelningen inom en hel yrkesgrupp bara med ett medvetet långsiktigt arbete. För oss i Folkpartiet är det viktigt att Sverige har ett jämställt försvar. Ett av hindren på vägen till ett jämställt försvar är bristen på en könsneutral mönstring. Ett annat är det som min interpellation egentligen handlar om, det vill säga den attityd som visas mot sexuella trakasserier. Det är oacceptabelt att man år 2002 i officiella brev till chefer inom organisationen har glidande och ursäktande förklaringar till händelser som företagshälsovården har dömt i de hårdaste ordalag.

Detta är en situation som jag anser att försvarsministern borde reagera på det allvarligaste emot. Det borde finnas en insikt om att det inte räcker med vackra ord i handlingsplanen. Det handlar om att den högsta ledningen villkorslöst måste föregå med gott exempel. Det får aldrig finnas utrymme för tolkningar åt något håll.

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

Anf. 116 EVA FLYBORG (fp):

Fru talman! Jag tackar för det svar som vi har fått. En nyckelmening i svaret är den allra sista, där det står: med de generella föreskrifter som gäller statliga myndigheter vad avser trakasserier och diskriminering ser jag inga skäl att i dag vidta några ytterligare åtgärder.

Fru talman! Jag tycker att vi kanske ska återgå till att något nämna vad det egentligen handlar om. Föreskrifter och myndigheter i all ära – men jag skulle vilja beskriva den krassa verkligheten med några korta utdrag ur Värnpliktsnytt.

En artikel i Värnpliktsnytt från våren 1999 – det var några år sedan – inleds med att man återger vad tre unga tjejer har sagt. De säger: Vi kallas fälthora –90. Sedan kommer underrubriken: Tjejerna mobbas av lumparkompisarna. I artikeln får man sedan veta hur deras vardag ser ut, med ständiga trakasserier både från befäl och lumparkompisar. Ibland är det i form av könsord eller sexuella uppmaningar, ibland som ordervägran eller som undanhållande av information som så klart har resulterat i misstag från tjejernas sida.

I andra artiklar har man rapporterat om en extremt manschauvinistisk mentalitet med bland annat inhyrda strippor, befäl som späckar sina meningar med könsord och andra liknande fall av trakasserier från såväl befäl som värnpliktiga. Detta kan jag aldrig acceptera vare sig som politiker eller som människa. Det här är verkligheten, fru talman. För tre år sedan kom en serie artiklar i Värnpliktsnytt, och jag påstår att det är ungefär likadant i dag.

Sexuella trakasserier i Försvarsmakten är som i övriga samhället naturligtvis helt oacceptabelt. Jag tror att grunden till bland annat sexuella trakasserier är att kvinnan är ojämställd redan från början. Vi har manlig värnplikt i Sverige – vi har ingen allmän värnplikt.

Folkpartiet har i många år drivit just frågan om lika rättigheter och lika skyldigheter även i försvaret. Det skulle innebära att vi skulle ha en kvinnlig värnplikt, en så kallad allmän värnplikt.

Fru talman! Jag tror inte att vi får någon jämställdhet i försvaret innan vi har åtgärdat det här. Det sitter i väggarna. Det är en gammal manlig verksamhet, en manlig struktur. Männen kallas in och utbildas av män i en extremt manlig värld.

Jag tror inte heller att regeringens eller Försvarsmaktens ansträngningar att få fler kvinnor och flickor intresserade av Försvarsmakten och vårt försvar kommer att ge något som helst resultat innan vi jämställer flickor med pojkar. Det går inte att komma in och hela tiden bli betraktad som en som har tagit en mans utbildningsplats därför att man har sökt frivilligt.

För ett antal år sedan, det vill säga 1999, hade vi en hearing i försvarsutskottet här i riksdagen. Där var bland annat dåvarande ÖB och försvarsministern med. Jag tycker att det är dags att ha en uppföljning av denna hearing och diskutera det åtgärdsprogram som Försvarsmakten då lanserade som det man ville genomföra. Det har gått över tre år. Det är dags att följa upp detta. Jag skulle gärna vilja höra den nuvarande försvarsministerns inställning till att medverka till en sådan.

Anf. 117 CLAES VÄSTERTEG (c):

Fru talman! Jag tackar för svaret som försvarsministern har gett. Jag tycker också att det är bra att Heli Berg lyfter upp den här frågan i kammararen. Jag ställde en skriftlig fråga till försvarsministern i precis samma ämne för någon vecka sedan. Det var egentligen precis samma svar. Man har sparat lite tid på Försvarsdepartementet genom att kopiera det svar som jag fick.

Det här är en viktig fråga, och det är vi alla som deltar i den här debatten överens om. Målet måste vara att sexuella trakasserier försvinner både i samhället och i Försvarsmakten. Jag tror att det kommer att krävas en mängd åtgärder på flera plan för att lyckas med detta.

Det krävs en förändrad attityd hos dem som jobbar i Försvarsmakten. Det krävs en förändrad attityd hos män i samhället totalt. En sak som jag tror på, precis som Eva Flyborg, är att få in fler kvinnor i försvaret. Då kommer attityderna lättare att förändras. Det blir ett mer naturligt samarbete mellan kvinnor och män på mer jämställda villkor. Jag tror inte att det bara skulle motverka sexuella trakasserier, utan det skulle också stärka kompetensen inom Försvarsmakten. Som det är i dag utnyttjar Försvarsmakten bara 50 % av landets kompetens.

Att attityderna är något sneda inom Försvarsmakten visar en undersökning som Värnpliktsrådet gjorde. De bad Temo ställa frågor till de värnpliktiga år 2001 om hur attityderna till kvinnor och till homo- och bisexuella var inom försvaret. Det visade att det bland de värnpliktiga inom Försvarsmakten fanns en stor oro och misstänksamhet att kvinnor diskrimineras. Fyra av tio värnpliktiga år 2001 tror att kvinnliga värnpliktiga diskrimineras oftare än andra värnpliktiga. 64 % tror att öppet homo- och bisexuella diskrimineras oftare än övriga värnpliktiga. Detta fyller på de exempel som Eva Flyborg tog upp tidigare. Det visar att det är något som inte står rätt till i Försvarsmakten.

Jag tror att en av lösningarna kan vara könsneutral mönstringsplikt. Min fråga till försvarsministern är: Delar försvarsministern den här synen? Är försvarsministern beredd att verka för en könsneutral mönstringsplikt?

Anf. 118 GUNNAR NORDMARK (fp):

Fru talman! I måndags samtalade jag med en gammal god vän. Vi kom in på hennes barn och bland annat hennes äldsta dotter som i vår efter avslutad gymnasieutbildning funderar på att göra värnplikt inom flottan. Jag tror att det vore utomordentligt bra dels för henne, dels, med kännedom om vad hon är för person, för flottan. Jag tror att det är bra att kvinnor kommer in i försvaret.

I samband med att den här interpellationen kom upp tittade jag på de policydokument som finns från försvaret när det gäller hur man ska hantera sexuella trakasserier och trakasserier på grund av kön. Om man läser detta ser allting bra ut. Man har en väl fungerande policy. Det verkar som om man har tänkt till. Tränger man bakom detta ser det annorlunda ut. Försvaret är fortfarande en extremt manlig miljö i stor utsträckning präglad av manliga värderingar. När man tar del av dokument från Försvarsmakten om hur man hanterar frågor om trakasserier på grund av kön eller sexuella trakasserier visar det sig att samma strukturer som vi hittar i

Prot. 2002/03:57

13 februari

*Svar på
interpellationer*

samhället i övrigt återfinns i Försvarsmaktens sätt att rent konkret hantera och behandla de här frågorna.

Man kan se hur kvinnor skuldbeläggs. De är en del av de trakasserier som förekommer. Det är inte ens fel att två träter. Det förekommer formuleringar som antyder att detta är av den arten att det enskilt inte behöver uppfattas som en form av sexuella trakasserier. Detta är att se det utifrån och uppifrån, inte ur offrets perspektiv.

Så länge den här typen av attityder, värderingar och strukturer finns kvar inom Försvarsmakten kommer sexuella trakasserier och trakasserier på grund av kön att finnas kvar. Så länge det är på det här sättet kommer också andelen kvinnor som gör värnplikt och andelen kvinnor som väljer att fortsätta att vara officerare vara förskräckande låg. De befinner sig i en miljö och en situation där de inte i tillräcklig utsträckning upplever att de har stöd från sina överordnade. De upplever kanske inte heller i tillräcklig utsträckning att de har stöd från oss politiker. Det är viktigt att vi som politiker och de som leder Försvarsmakten är entydiga och glasklara inte bara i officiella skrivelser utan också när det gäller hur man de facto handlägger och diskuterar de rent konkreta fall av sexuella trakasserier som förekommer i Försvarsmakten.

Om man tittar på hur det rent konkreta arbetet har bedrivits finns det fortfarande lång väg att gå. Jag tycker att det vore bra om ministern kunde vara än tydligare på den här punkten.

Anf. 119 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s):

Fru talman! Allra först vill jag säga att jag också tycker att detta är en viktig fråga. Men det handlar lite om den ordning man har när man som statsråd och regering har lämnat över frågor till myndigheterna och bitt dem rapportera tillbaka. Då måste man också titta på de underlag som kommer in.

Men av det jag har inhämtat från Försvarsmakten tycker jag att denna myndighet, på ett sätt som jag tror överträffar vad flera andra myndigheter gör, arbetar mycket aktivt för att öka jämställdheten och skapa förutsättningar för att kvinnor ska känna sig välkomna och finna sin plats i försvaret.

Det sker en hel del på rekryteringsområdet. Bara genom att driva ett aktivt informationsarbete har man fått väsentligt fler att anmäla sig till mönstring i år. Pliktverket gör nu en studie för att se om de krav man ställer är könsneutrala eller inte, Heli Berg. En del av de fysiska baskraven ska också utmönstras till förmån för träningskrav därför att man inser att de nog inte alla gånger har varit bra. Man fortsätter med den granskningen.

I den jämställdhetsplan som myndigheten har antagit finns det en punktlista på olika krav. En av de viktiga delarna är att man också vill prioritera kvinnor vid utbildning till officerare, och det kommer också att ske. Det är naturligtvis betydelsefullt att befälet och den gruppen som leder verksamheten i större utsträckning består av både män och kvinnor.

Det här arbetet pågår. Det sker också viktiga utbildningsinsatser. Jag tror faktiskt att den typen av insatser i försvaret också har accelererat. Jag vet ingen annan myndighet som har bestämt sig för att ha en haverikommission. När man får veta att trakasserier förekommer går den väldigt nog igenom vad som har skett för att reda ut vad det var som gick snett

och sedan använda det i personalutvecklingen för att kunna lära sig någonting av de konkreta fallen.

Jag tycker att listan i jämställdhetsplanen ser ganska bra ut. Men sedan kommer det naturligtvis att ta ett tag innan allting blir fullständigt implementerat. Ni har alldeles rätt i att det är en manlig struktur. Alla traditioner för umgänge och kontakt i försvaret har under lång tid präglats av att det är män som finns i verksamheten. Det kommer att ta tid att hitta bra visor och sånger som handlar om kvinnliga officerare och som inte är förlöjligande utan förhärlikande.

I den delen kommer det naturligtvis att ta tid att ändra traditioner. Det är viktigt att ledningen är fullständigt tydlig i att trakasserier icke får förekomma och att man har ett aktivt program som innebär att man inbegriper detta.

Av vad jag hört verkar det lovande, men det kommer naturligtvis alltid att kunna redovisas misstag och felaktigheter. Då får väl haverikommisionen träda i kraft.

Anf. 120 HELI BERG (fp):

Fru talman! Det låter mycket bra med de åtgärder som försvarsmnistern redovisar.

I sitt första inlägg påpekade försvarsministern att mina siffror var gamla. Det är jag medveten om. Det har gått några år sedan undersökningen gjordes.

Jag är ny i försvarspolitiken – jag kom in i höstas. Jag har rest en del i Försvarssverige under den första vintern. Glädjande nog har jag mött en stor vilja till förändring och en stor insikt om att det finns en hel del att göra innan vi har nått ett jämställt försvar.

Tyvärr har jag också mött desillusionerade unga kvinnliga officerare. Så länge jag möter dessa kvinnor kommer jag inte att ge mig. Detta arbete måste pågå oavbrutet.

Jag har några andra bilder om vad som har hänt i försvaret under denna höst och vinter.

Det är faktiskt fler än jag som har reagerat på rådande förhållanden. Jag har bland annat läst ett brev som har sänts från flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola i Uppsala. Där har samtlig personal – civil och militär – reagerat på en skrivelse som har skickats från högre ort inom försvaret.

Det brev som de har reagerat på är grunden till varför jag också har reagerat. Det är det brev som har valsat runt i tidningarna under vintern. Personalen skriver bland annat: Enligt vår uppfattning kränker brevskrivaren genom sitt sätt att formulera sig i handbrevet inte bara de personer som har blivit utsatta – alltså för sexuella trakasserier – utan också oss övriga anställda i Försvarsmakten som vill tro att även Försvarsmaktens högsta ledning lever som de lär.

Riksdagens revisorer har i sin färsk rapport, avseende arbetsgivarpolitiken inom försvaret, som kom förra veckan, konstaterat att två år efter att den skärpta jämställdhetslagen kräver en könsrelaterad lönekartläggning har Försvarsmakten inte kunnat prestera någon sådan. Riksdagens revisorer konstaterar helt sonika att försvaret inte lever upp till jämställdhetslagens krav.

Detta tycker jag är anmärkningsvärt.

Prot. 2002/03:57
13 februari

Svar på
interpellationer

Om det inte är nog med exempel på vad som sker här och nu och inte 1999, har jag två citat ur brev som har skickats till Försvarsmaktens chefer. De handlar om en och samma händelse, en och samma sexuella trakasseri. Det skiljer två månader mellan citaten.

I det ena säger brevskrivaren: Jag vill poängtera att ansvaret för den uppkomna situationen definitivt är delat mellan personalen och chefen.

I ett brev två månader senare säger samma person: Jag har inte uttalat att ansvaret för inträffade sexuella trakasserier är delat mellan chefen och medarbetarna.

Jag tycker att detta borde bekymra försvarsministern. Jag är övertygad om att försvarsministern vet vad jag talar om.

Anf. 121 EVA FLYBORG (fp):

Fru talman! Vi talade tidigare om Pliktverket; om att de ska ändra på sina regler och om hur man förfar när man mönstrar och så vidare. En hel del av de krav vi ställer på de olika befattningarna är obsoleta. De är gammaldags. Det visste vi för flera år sedan. Det är bra att man nu gör det arbetet.

Vi har ett nyligen inträffat exempel på att Pliktverket verkligen inte hänger med sin tid. En ung flicka ville mönstra och göra lumpen. Hon fick beskedet att hon var så snygg att hon kunde bli fotomodell i stället.

Det är just den typen av bemötande som genomsyrar delar av försvaret som gör att många unga kvinnor väljer bort Försvarsmakten. Sådana historier slås upp i kvällspressen. De sprider sig som ringar på vattnet. Den kvinnliga befolkningen och alla andra tror sig då veta att här är man inte välkommen om man är kvinna.

Det är bilden utåt. Sedan hjälper det inte att jag tror att Försvarsmakten mycket väl vill göra ett bra arbete när det gäller jämställdheten. Man har för länge sedan förstått att man behöver den kvinnliga kompetensen.

ÖB Johan Hederstedt, som i någon mån har figurerat här i dag, har ju också klart uttalat sig för en kvinnlig mönstring till exempel, precis som vi gör i Folkpartiet. Vi ställer krav på detta. Han inser att Försvarsmakten behöver kompetensen.

Jag tror att man mycket väl vill arbeta med detta. Men ge dem då de verktyg de behöver. Inför en kvinnlig allmän värnplikt, en kvinnlig mönstringsplikt. Då har vi kommit långt på väg för att komma ifrån den ojämlikhet som man ju inför redan från början, nämligen att de flickor och kvinnor som kommer är onormala. Man passar inte in i det rådande mönstret.

Vi behöver kompetensen.

Man kan nog också göra både Försvarsmakten och kvinnorna en tjänst om man till exempel lyfter fram de goda exemplen. Jag vet att vid amfibiebataljon 4, dåvarande KA 4 i Göteborg, var alla nöjda med just jämställdheten. Lyft fram de goda exemplen. Låt de officerarna och utbildningsplatserna tjäna som förebilder för andra.

När vi ändå talar om Göteborg vill jag uppmana försvarsministern att ta till sig alla goda argument för att låta Säve helikopterstation i allt väsentligt bevaras. Välkommen till Göteborg!

Anf. 122 CLAES VÄSTERTEG (c):

Fru talman! Det är bra att försvarsministern är tydlig och att hon är tydlig i sitt ledarskap. Det krävs en tydlighet i ledarskapet inom Försvarsmakten. Det krävs en tydlighet bland de värnpliktiga. Det krävs en tydlighet från fänrik upp till försvarsminister i att sexuella trakasserier och diskriminering inte är acceptabelt.

Vi har räknat upp ett antal exempel på vad som har hänt inom Försvarsmakten. Jag ska bidra med ytterligare ett exempel.

Officersförbundet gjorde en undersökning som presenterades strax före jul. – Den var inte så positiv när det gäller oss politiker, men det kan vi diskutera vid ett annat tillfälle. – Även den undersökningen visar att det finns diskriminering inom Försvarsmakten. 19 % av de officerare som svarade på undersökningen upplevde sig diskriminerade. Kön var en av de främsta orsakerna till problemet.

Jag tror att vi tillsammans kan jobba för en försvarsmakt som lämpar sig för kvinnor, män, bi-, homo- och transsexuella. Det är helt enkelt en försvarsmakt som ser till individen och inte till en sexuell läggning eller till en hudfärg.

Försvarsmakten måste vidta kraftfulla åtgärder. Det räcker inte att säga: Vi ser inga skäl att göra detta nu. Signalerna måste komma från Försvarsdepartementet.

Jag tycker att det är bra att försvarsministern är tydlig, men jag skulle uppskatta större tydlighet när det gäller att vi ska nå till en könsneutral mönstringsplikt.

Det skulle vara ett steg på vägen mot en mer jämställd försvarsmakt.

Anf. 123 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s):

Fru talman! Jag är glad att Heli Berg har bestämt sig för att jobba med den här frågan. Jag tror att det är betydelsefullt att vi tar fram och tittar på exempel som inte stämmer, och framför allt att vi uppmuntrar dem som arbetar på ett positivt sätt med de här frågorna. Ibland kan debatten bli sådan att det till slut inte känns lönt att arbeta vidare med diskrimineringsfrågor. Det kommer under en lång tid framöver att finnas sådana här direkta övertramp som ingen av oss är beredd att acceptera. De får gå till haverikommissionen.

Men det kan också göra att de som arbetar med de här frågorna blir nedtyngda. Det är därför viktigt att uppmuntra, men också kritiskt granska.

Som ni vet kan jag inte diskutera enskilda ärenden. Därför avstår jag från att kommentera ett par av de exempel som har kommit upp. Jag har förvissat mig om att ledningen i Pliktverket absolut inte kan ställa sig bakom beteenden så som det har redovisats utan har vidtagit andra åtgärder. Det har varit det viktiga för mig.

Sedan kommer jag till frågan hur vi ska kunna rekrytera fler kvinnor. Jag vill säga till er att jag tror att vi har framför oss en absolut nödvändig modernisering av hela försvaret. Det blir då tydligt att den kompetens som behövs inte bara är den traditionellt manliga. Kvinnor kommer att se att deras kunskaper och erfarenheter behövs i försvaret och i de många viktiga uppgifter både nationellt och internationellt som försvaret erbjuder. Det är den viktigaste delen.

Prot. 2002/03:57

13 februari

*Svar på
interpellationer*

En annan sak är att jag i dag inte är beredd att lyfta fram några förslag om någon kvinnlig värnplikt eller, som man säger, könsneutral plikt. Bakgrunden är enkel. Jag tycker inte att vi har ett jämställt samhälle. Män och kvinnor delar inte alla bördor i familjelivet och i arbetslivet på ett likvärdigt sätt. Kvinnor har, som alla studier visar, en tyngre uppgift i samband med barnen. Jag tycker inte att man då ytterligare kan försvåra deras yrkeskarriär genom att också lägga på dem en värnplikt.

Därmed tycker jag att inte heller mönstringsplikten blir lika intressant. Man kan säga att den är viktig för att se vilka kvinnor som skulle passa för militära uppgifter, men om de tackar nej kommer vi att ha byggt upp en mönstringsorganisation som kostar mycket pengar men som inte ger resultat. Jag har fått uppgift om att en sådan organisation kommer att kosta ungefär 100 miljoner.

Jag tycker att det är mycket viktigare att se till att utbildningarnas innehåll blir sådant att det blir attraktivt för kvinnor att söka sig till försvaret. Också det är ett viktigt inslag i att göra försvaret attraktivt för kvinnor.

Min bestämda uppfattning är därför att vi ska driva på i de här frågorna. Vi ska aldrig acceptera att några trakasserier sker. Också försvarsledningen har uttalat att den icke gör detta. Vi ska dessutom se till att vi får veta vad som ligger bakom de lite mer djupa attityderna, så att vi sedan kan se på vilket sätt vi som politiker bäst stöder en utveckling i riktning mot en ökad jämställdhet i försvaret.

Anf. 124 HELI BERG (fp):

Fru talman! Jag tackar försvarsministern för denna oerhört viktiga debatt. Delar av den gläder mig väldigt mycket. Jag är övertygad om att vi gemensamt kommer att kunna arbeta fram ett bättre försvar. Men jag blir som folkpartist väldigt ledsen över försvarsministerns syn på kvinnlig mönstring. Hon menar att kvinnors barnafödande, olika uppgifter och så vidare skulle ha den effekten att vi inte behövs i organisationen.

För mig är det precis tvärtom. Försvaret skriker oerhört starkt efter våra kvinnliga egenskaper som kvinnor och mödrar. De behövs i det svenska försvaret. Jag hoppas att vi i framtiden ska kunna övertyga försvarsministern om att vårt synsätt är det rätta i den här frågan.

Jag är lite mindre bekymrad inför framtiden efter den här debatten, men jag är mot bakgrund av det allvarliga som har skett under hösten fortfarande väldigt orolig över hur Försvarsmakten som sådan fullföljer alla de goda intentioner som vi har pratat om. Jag är en visionär och en optimist, och jag hoppas verkligen att jag ska slippa att än en gång efter uppvaknandet möta en morgontidning där det basunerar ut nyheter om sexuella trakasserier inom Försvarsmakten.

Det finns en oförmåga att ta itu med detta. Det värsta är den glidande och ursäktande attityden hos cheferna till vad som har inträffat. Jag oroas allvarligt av den bristande insikten om situationen inom Försvarsmakten.

Anf. 125 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s):

Fru talman! Som Heli Berg förstår tycker jag att det här är en viktig fråga. Jag ser fram emot att vi tillsammans ska bevaka och ge ett stöd för den positiva process som är i gång, så att vi uppnår resultat.

Jag delar den uppfattningen att kvinnors erfarenhet behövs i försvaret, men jag tycker att samhället i övrigt inte i alla delar är jämställt och att det därför blir en ytterligare belastning i förvärvslivet för kvinnor, om de utöver den tid när de är borta från hemmet också ska ha en plikttjänstgöring att utföra.

Jag skulle kanske snarare vända på saken och säga: Den dag när vi har ett riktigt jämställt samhälle vore det kanske väldigt bra att som kvitto på det lägga fram en lag på att vi ska ha en könsneutral mönstringsplikt.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Redogörelse

2002/03:RJ1 Styrelsen för Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfonds berättelse över fondens verksamhet och förvaltning under år 2002

Motioner

med anledning av prop. 2002/03:26 Tjänstgöring i utlandsstyrkan inom Försvarsmakten

2002/03:Fö1 av Else-Marie Lindgren och Ina Järlesjö (kd)

med anledning av prop. 2002/03:46 Folkomröstning om införande av euron

2002/03:Fi5 av Siv Holma (v)

2002/03:Fi6 av Mats Einarsson m.fl. (v)

2002/03:Fi7 av Ulf Holm m.fl. (mp)

13 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställts

den 13 februari

2002/03:184 av *Kerstin-Maria Stalin* (mp) till statsrådet Jan O Karlsson
Humanitärt visum

2002/03:185 av *Gunnar Axén* (m) till statsrådet Jan O Karlsson
Migrationsverket

2002/03:186 av *Rigmor Stenmark* (c) till miljöminister Lena Sommestad
Natura 2000 på Gräsö

2002/03:187 av *Birgitta Carlsson* (c) till statsrådet Ulrica Messing
Konkurrensen inom bilindustrin

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 februari.

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 13 februari

2002/03:518 av *Kerstin Kristiansson Karlstedt* (s) till statsrådet Hans Karlsson

Rehabilitering genom företagshälsovård

2002/03:519 av *Stefan Attefall* (kd) till näringsminister Leif Pagrotsky

Individuellt kompetenssparande

2002/03:520 av *Torsten Lindström* (kd) till utbildningsminister Thomas Östros

Samspelet mellan studier och A-kassa

2002/03:521 av *Johnny Gylling* (kd) till statsrådet Ulrica Messing

Privatimport av fordon från USA

2002/03:522 av *Erling Bager* (fp) till statsrådet Ulrica Messing

Utbyggnaden av E 6 genom Bohuslän

2002/03:523 av *Anita Sidén* (m) till finansminister Bosse Ringholm

Månadsvinster på trisslotter

2002/03:524 av *Rosita Runegrund* (kd) till finansminister Bosse Ringholm

EU-krångel för företag

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 18 februari.

15 § Kammaren åtskildes kl. 15.55.

Förhandlingarna leddes

av andre vice talmannen från sammanträdets början till ajourneringen kl. 13.57 och

av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

LISBETH HANSING ENGSTRÖM

/Monica Gustafson

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen.....	1
3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
4 § Svar på interpellation 2002/03:146 om trafikansvaret för Holmön.....	2
Anf. 1 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	2
Anf. 2 ULLA LÖFGREN (m).....	3
Anf. 3 GUNILLA TJERNBERG (kd).....	4
Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	5
Anf. 5 ULLA LÖFGREN (m).....	6
Anf. 6 GUNILLA TJERNBERG (kd).....	6
Anf. 7 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	7
Anf. 8 ULLA LÖFGREN (m).....	7
Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	8
5 § Svar på interpellation 2002/03:147 om överlastavgift för tunga fordon på enskilda vägar	8
Anf. 10 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	8
Anf. 11 CLAES VÄSTERTEG (c).....	9
Anf. 12 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	10
Anf. 13 CLAES VÄSTERTEG (c).....	11
Anf. 14 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	11
6 § Svar på interpellation 2002/03:150 om klassning av Dalsland som skogslän	11
Anf. 15 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	11
Anf. 16 ANITA BRODÉN (fp).....	12
Anf. 17 ELIZABETH NYSTRÖM (m).....	13
Anf. 18 ANNIKA QARLSSON (c).....	14
Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	14
Anf. 20 ANITA BRODÉN (fp).....	15
Anf. 21 ELIZABETH NYSTRÖM (m).....	15
Anf. 22 ANNIKA QARLSSON (c).....	16
Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	16
Anf. 24 ANITA BRODÉN (fp).....	17
7 § Svar på interpellationerna 2002/03:153 om kostnaderna för trängselavgifter och 154 om biltulls- eller trängselavgiftsstationer i Stockholmsregionen	17
Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	17
Anf. 26 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	18
Anf. 27 MARTIN ANDREASSON (fp).....	19
Anf. 28 KERSTIN LUNDGREN (c).....	20
Anf. 29 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	20
Anf. 30 GUNNAR ANDRÉN (fp).....	22
Anf. 31 MARTIN ANDREASSON (fp).....	23
Anf. 32 KERSTIN LUNDGREN (c).....	23

Anf. 33 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	24
Anf. 34 GUNNAR ANDRÉN (fp)	24
Anf. 35 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	25
8 § Svar på interpellation 2002/03:139 om fastighetsskatten.....	25
Anf. 36 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	25
Anf. 37 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	26
Anf. 38 GUNNAR ANDRÉN (fp)	28
Anf. 39 LARS GUSTAFSSON (kd)	28
Anf. 40 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	29
Anf. 41 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	30
Anf. 42 GUNNAR ANDRÉN (fp)	31
Anf. 43 LARS GUSTAFSSON (kd)	32
Anf. 44 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	32
Anf. 45 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	32
Ajournering.....	32
Återupptagna förhandlingar	33
9 § Frågestund	33
Anf. 46 TREDJE VICE TALMANNEN.....	33
<i>Idrottskonto</i>	<i>33</i>
Anf. 47 BIRGITTA SELLÉN (c).....	33
Anf. 48 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	33
Anf. 49 BIRGITTA SELLÉN (c).....	34
Anf. 50 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	34
<i>Flygtrafiken på Norrland</i>	<i>34</i>
Anf. 51 ANNA GRÖNLUND (fp).....	34
Anf. 52 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	35
Anf. 53 ANNA GRÖNLUND (fp).....	35
Anf. 54 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	35
<i>Driften av akutsjukhus.....</i>	<i>36</i>
Anf. 55 ULRIK LINDGREN (kd)	36
Anf. 56 Socialminister LARS ENGQVIST (s)	36
Anf. 57 ULRIK LINDGREN (kd)	36
Anf. 58 Socialminister LARS ENGQVIST (s)	37
<i>Kulturmiljövård</i>	<i>37</i>
Anf. 59 EWA LARSSON (mp).....	37
Anf. 60 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	37
Anf. 61 EWA LARSSON (mp).....	38
Anf. 62 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s)	38
<i>Relationen riksdag–regering.....</i>	<i>38</i>
Anf. 63 SVERKER THORÉN (fp)	38
Anf. 64 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s)	38
Anf. 65 SVERKER THORÉN (fp)	39
Anf. 66 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s)	39
<i>Motorväg Stockholm–Göteborg</i>	<i>39</i>
Anf. 67 CECILIA WIDEGREN (m).....	39
Anf. 68 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	40
Anf. 69 CECILIA WIDEGREN (m).....	40
Anf. 70 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	40

<i>Sopsortering</i>	41	Prot. 2002/03:57
Anf. 71 CHRISTIN NILSSON (s)	41	13 februari
Anf. 72 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s)	41	
Anf. 73 CHRISTIN NILSSON (s)	41	
Anf. 74 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s)	41	
<i>Ombildning av hyresrätter</i>	42	
Anf. 75 KARIN ENSTRÖM (m)	42	
Anf. 76 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	42	
Anf. 77 KARIN ENSTRÖM (m)	42	
Anf. 78 Statsrådet MONA SAHLIN (s)	43	
<i>Alkoholpolitiken</i>	43	
Anf. 79 LARS GUSTAFSSON (kd)	43	
Anf. 80 Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	43	
Anf. 81 LARS GUSTAFSSON (kd)	44	
Anf. 82 Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	44	
<i>Björnstammen</i>	44	
Anf. 83 JÖRGEN JOHANSSON (c).....	44	
Anf. 84 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s)	45	
Anf. 85 JÖRGEN JOHANSSON (c).....	45	
Anf. 86 Miljöminister LENA SOMMESTAD (s)	45	
<i>Lokalradion</i>	45	
Anf. 87 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp).....	45	
Anf. 88 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	45	
Anf. 89 ANNE-MARIE EKSTRÖM (fp).....	46	
Anf. 90 Kulturminister MARITA ULVSKOG (s).....	46	
<i>Rekrytering av undersköterskor</i>	46	
Anf. 91 MARIA ÖBERG (s).....	46	
Anf. 92 Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	47	
Anf. 93 MARIA ÖBERG (s).....	47	
<i>Hälsorisker med 3 G-utbyggnaden</i>	47	
Anf. 94 LOTTA N HEDSTRÖM (mp)	47	
Anf. 95 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	47	
Anf. 96 LOTTA N HEDSTRÖM (mp)	48	
Anf. 97 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	48	
<i>Anslag till Metallbiologiskt centrum</i>	49	
Anf. 98 CECILIA WIKSTRÖM (fp).....	49	
Anf. 99 Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	49	
Anf. 100 CECILIA WIKSTRÖM (fp).....	49	
Anf. 101 Socialminister LARS ENGQVIST (s).....	50	
<i>E 6 genom Bohuslän</i>	50	
Anf. 102 LARS TYSKLIND (fp).....	50	
Anf. 103 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	50	
Anf. 104 LARS TYSKLIND (fp).....	51	
Anf. 105 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	51	
Anf. 106 TREDJE VICE TALMANNEN	51	
Ajournering	51	
Återupptagna förhandlingar	51	

10 § Svar på interpellation 2002/03:171 om idrottskonto för elitidrottare.....	52
Anf. 107 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	52
Anf. 108 BIRGITTA SELLÉN (c).....	52
Anf. 109 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	53
Anf. 110 BIRGITTA SELLÉN (c).....	54
Anf. 111 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	55
Anf. 112 BIRGITTA SELLÉN (c).....	55
Anf. 113 Finansminister BOSSE RINGHOLM (s)	56
11 § Svar på interpellation 2002/03:156 om sexuella trakasserier inom Försvarsmakten	56
Anf. 114 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s)	56
Anf. 115 HELI BERG (fp).....	57
Anf. 116 EVA FLYBORG (fp).....	58
Anf. 117 CLAES VÄSTERTEG (c)	59
Anf. 118 GUNNAR NORDMARK (fp)	59
Anf. 119 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s)	60
Anf. 120 HELI BERG (fp).....	61
Anf. 121 EVA FLYBORG (fp).....	62
Anf. 122 CLAES VÄSTERTEG (c)	63
Anf. 123 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s)	63
Anf. 124 HELI BERG (fp).....	64
Anf. 125 Försvarsminister LENI BJÖRKLUND (s)	64
12 § Bordläggning.....	65
13 § Anmälan om interpellationer	65
14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	66
15 § Kammaren åtskildes kl. 15.55.	66

Elanders Gotab, Stockholm 2003